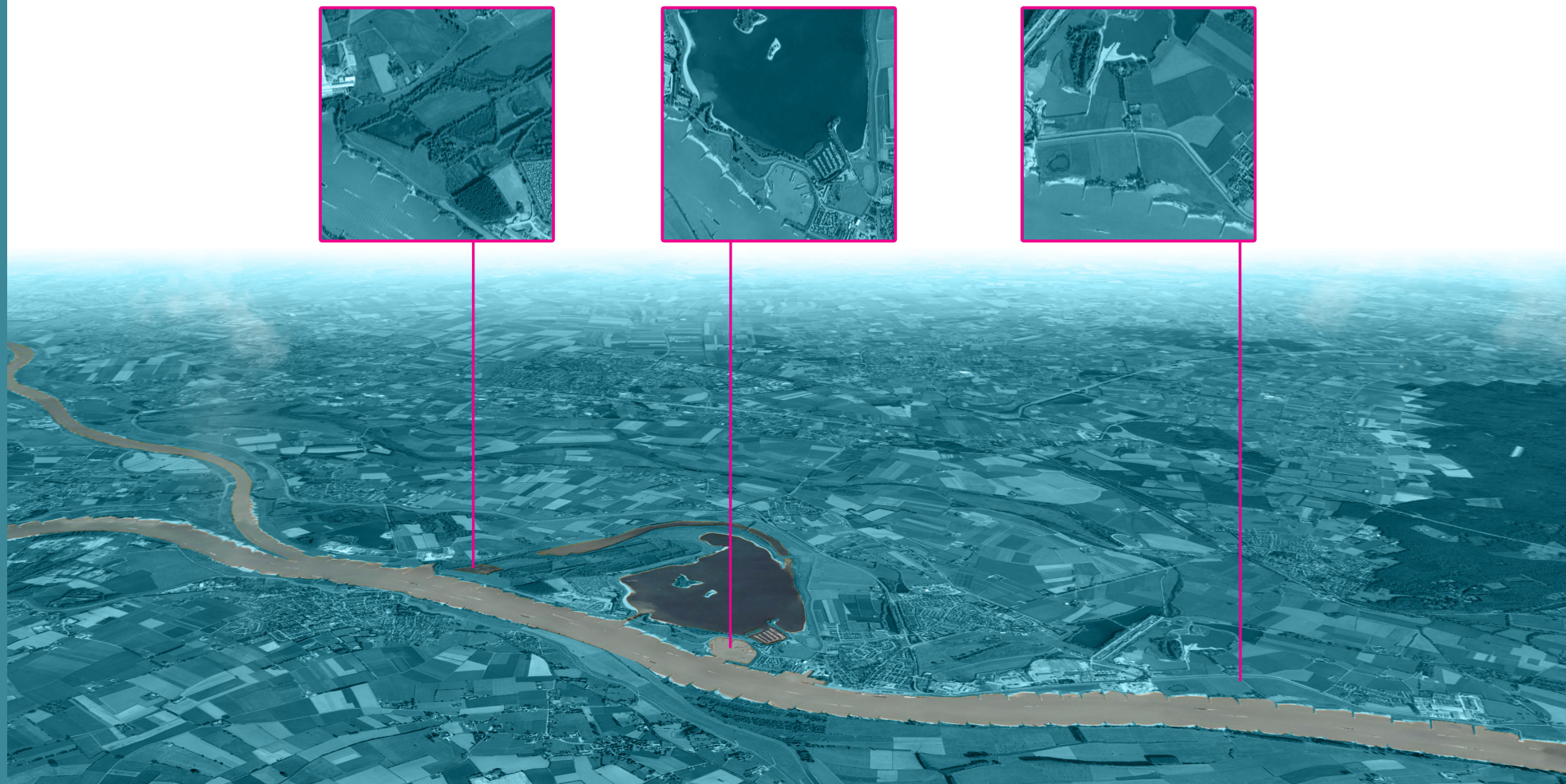
KANSEN EN BEDREIGINGEN VOOR GEBIED EN HAVEN

RAPPORTAGE TEN BEHOEVE VAN DE LOCATIEAFWEGING OVERNACHTINGSHAVEN LOBITH



Illustratie veelzijdig Rijnwaarden

Inhoudsopgave

1. Inleiding 05
    1.1 Locatieafweging overnachtingshaven Lobith 05
    1.2 Ruimtelijke kwaliteit, een kans! 06
    1.3 De aanpak 07
    1.4 Leeswijzer 07

2. Quickscan omgeving Lobith 09
    2.1 Regionale positionering 09
    2.2 Toekomstplannen 15
    2.3 Ruimtelijke kwaliteit in vier hoofdlijnen 19

3. Kansen en bedreigingen 21
    3.1 Participatie, stakeholdersgesprekken en marktscan 21
    3.2 Ruimtelijke kwaliteit per locatie 25
        3.2.1 Beijenwaard, gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde 25
        3.2.2 De Bijland, gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde 31
        3.3.3 Oude Waal, gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde 37

4. Ontwerpverkenning 43
    4.1 Houtskoolschetsen, inpassing met ruimtelijke kwaliteit 43
    4.2 Locatie Beijenwaard 45
    4.3 Locatie De Bijland 53
    4.4 Locatie Oude Waal 61

5. Aanbevelingen voor het vervolgtraject, uitwerking MIRT 3 fase 65

Bronnen 69

Bijgevoegd Bijlagenboek

Locatie Oude Waal

Locatie Bijland

Locatie Beijenwaard

Panorama van 3 locaties

1 Inleiding

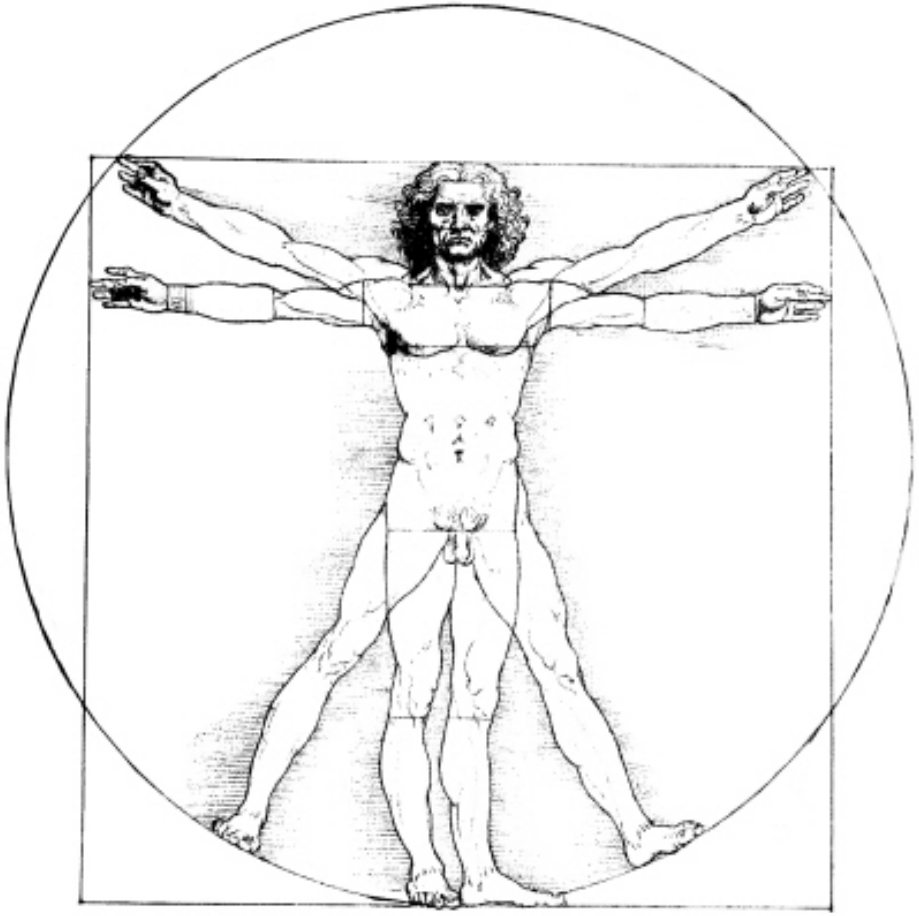
1.1 Locatieafweging overnachtingshaven Lobith

Al enkele jaren wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om extra overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschippers in de gemeente Rijnwaarden te realiseren. Dit draagt bij aan de veiligheid op Bovenrijn en Waal. Sinds 2012 werken de provincie Gelderland, Rijkwaterstaat en de gemeente Rijnwaarden nauw samen aan deze opgave. Eind 2013 kiest de overheid op basis van de eerste effectonderzoeken een voorkeurslocatie voor circa 70 overnachtingsplaatsen. Op dit moment zijn drie locaties onderdeel van studie: de Beijenwaard nabij Spijk, de Bijland bij Tolkamer en het gebied bij de (monding van de) Oude Waal.

‘Kansen en Bedreigingen’ is een deelonderzoek van de totale studie die wordt gedaan ten behoeve van de locatieafweging. In dit deelonderzoek worden alle mogelijke relevante ruimtelijke kansen en belemmeringen in kaart gebracht. Ruimtelijke kwaliteit – bestaand en nieuw - is daarbij steeds het gezichtspunt. ‘Kansen’ zijn opgevat als kansen voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. ‘Bedreigingen’ als bedreigingen en verlies van ruimtelijke kwaliteit voor het gebied.

Voor het deelonderzoek ‘Kansen en Bedreigingen’ zijn zowel de overnachtingshaven als functie, de veranderingen van de omgeving door de aanleg van de overnachtingshaven en de belangen van stakeholders van belang. Met andere woorden, dit document Kansen en Bedreigingen geeft een beeld van de mogelijkheden om een overnachtingshaven met ruimtelijke kwaliteit te realiseren (op het niveau dat past bij de opgave van de locatieafweging) en brengt de ruimtelijke belemmeringen voor de locaties in beeld wanneer de overnachtingshaven wordt gerealiseerd. Het biedt daarmee een basis voor een inpassingsplan.

Zicht op Elten



Vitruviusman van Leonardo da Vinci

1.2 Ruimtelijke kwaliteit, een kans!

Ruimtelijke kwaliteit bepaalt mede de keuze en samenstelling van alternatieven en is tevens een beoordelingscriterium in de milieutoets[1] om te komen tot een voorkeurslocatie. Andere criteria zijn bijvoorbeeld scheepvaart, natuur, bodem en water. Een plan waarin ruimtelijke kwaliteit en (natte) infrastructuur in samenhang worden bekeken, leidt tot slimme, aantrekkelijke en kostenbesparende oplossingen die ook nog eens kunnen rekenen op draagvlak[2].

Maar wat wordt bedoeld met ruimtelijke kwaliteit? Een eenduidige definitie van ruimtelijke kwaliteit bestaat niet. Al vanaf de Romeinse tijd wordt de drie-eenheid van de architect Vitruvius aangehouden: functionaliteit (utilitas), stevigheid (firmitas) en schoonheid (venustas). Tegenwoordig wordt in het beleid de afgeleide driedeling gehanteerd:

> Gebruikswaarde (nut en noodzaak)
> Toekomstwaarde (duurzaamheid)
> Belevingswaarde (esthetisch, identiteit)

Wanneer deze drie aspecten onderdeel zijn van het ontwerp en goed in balans zijn, dan kunnen we spreken van ruimtelijke kwaliteit. Met deze drieslag wordt aangesloten bij de handreikingen ruimtelijke kwaliteit zoals die in 2009 zijn gemaakt voor de riviertakken in het kader van programma Ruimte voor de Rivier[3]. Ruimtelijke kwaliteit is dus breder dan alleen maar schoonheid en esthetische waarde. Het betekent óók op onderzoek gaan naar de kracht en de kansen van een gebied of opgave. Gebiedsgericht en ontwerpgericht werken is daarom een voorwaarde om te komen tot resultaten met ruimtelijke kwaliteit. Bij de locatieafweging overnachtingshaven Lobith wordt daarom in dit document Kansen en Bedreigingen het gebied centraal gezet. Ook wordt via een ontwerpverkenning per locatie getest wat ruimtelijk de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn.

De opgave voor een overnachtingshaven betreft een grote haven of een kleine haven binnen drie locaties in de omgeving van Lobith. Een overnachtingshaven

1 Zie oa Notitie Reikwijdte en detailniveau, beoordelingskader Milieutoets

2 Zie o. Ontwerpen in het MIRT door Commissie Rijks Adviseurs of expeditie MOOI van het IPO

3 Zie de handreikingen van het Q team Ruimte voor de Rivier

past bij de dynamiek van de rivier als “werkgebied”. De maat en schaal van de schepen geeft richting aan de omtrek en ruimtebeslag van de havenkom en de invaart. Deze maat en schaal past bij de beleving van de rivier. Een haven die ver van de bebouwde kom ligt verdient niet de voorkeur vanuit sociale veiligheid voor de schipper. De haven moet hoogwater bereikbaar zijn. Deze route kan openbaar toegankelijk zijn waardoor de haven voor de omgeving bereikbaar is en onderdeel kan zijn van een openbaar recreatief routenetwerk, een plek waar je dicht bij de rivier kunt komen. Bij de verdere uitwerking wordt gewerkt aan de landschappelijke inpassing van de kom en oevers, de vormgeving van de technische elementen en de openbaarheid van de ruimte in en rond de haven (plaatsing van hekken of geen hekken, verlichting en eventueel straatmeubilair). Dit is geen onderwerp van dit deelonderzoek. Per locatie zal echter wel aangegeven worden wanneer de functie van de haven een toegevoegde waarde betekent voor de directe omgeving. Dit noemen we meekoppelkans.

Ruimtelijke kwaliteit is een onderdeel van Kansen en Bedreigingen. Dat ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol speelt in de locatiekeuze wordt onderstreept door het advies van de Commissie mer. De Commissie noemt als tweede essentiële onderdeel ‘inzicht in de samenhang tussen locatiekeuze, de uiteindelijke inrichting van de haven en de inpassing in de omgeving’[4]. Relevant voor Kansen en Bedreigingen is dat de Commissie adviseert om rekenschap te geven van bestaande ruimtelijke plannen en claims en van bestaande en eventueel nieuwe landschapskwaliteiten. Daarbij is overzichtelijk kaartmateriaal een vereiste. Dit document geeft hier invulling aan.

1.3 De aanpak

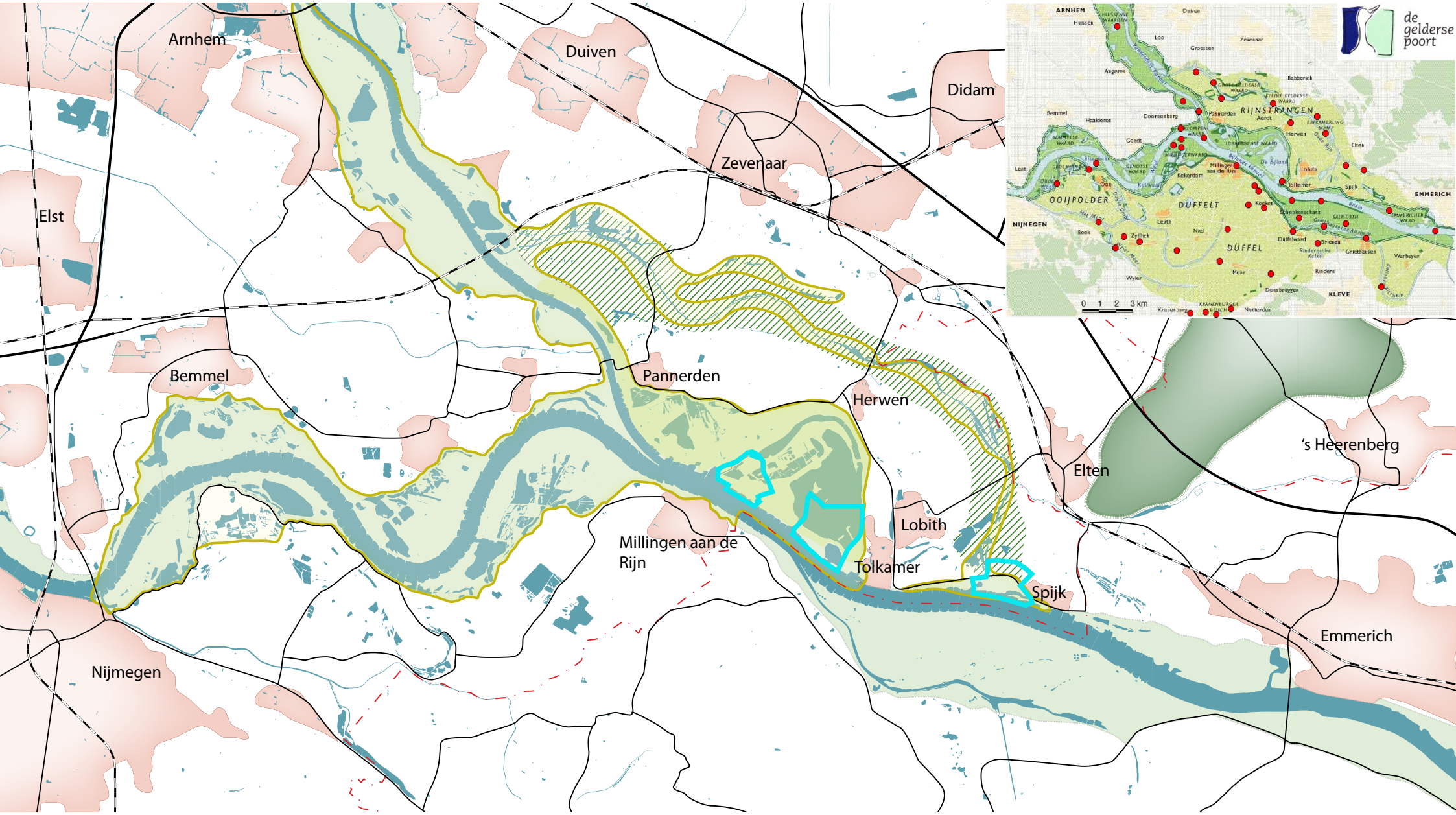
Het deelonderzoek Kansen en Bedreigingen is uitgevoerd tussen april en oktober 2013. De werkzaamheden ten behoeve van dit onderzoek zijn: deskresearch (zie bronnenlijst), enkele veldbezoeken, schetssessies met het brede projectteam en gesprekken met stakeholders. Deze gesprekken hebben eind april en begin juni 2013 plaats gevonden met een selectie van stakeholders. De twaalf gesprekken waren informeel en verkennend.

De kennis en inspiratie die wij hebben opgehaald uit deze gesprekken diende om kansen en belemmeringen in beeld te brengen die relevant zijn voor de locatieafweging. Onderwerp van gesprek was vooral de kwaliteiten die de stakeholders zien in het gebied, concrete plannen voor het gebied met voorgenomen investeringen en synergie met een overnachtingshaven, als meekoppelkans of investering in de haven zelf. Een weerslag van de resultaten is te vinden in Hoofdstuk 3.1. De verslagen van de gesprekken goedgekeurd door de stakeholders en in het bijlageboek opgenomen.

1.4 Leeswijzer

Het document Kansen en Bedreigingen bestaat hoofdzakelijk uit beeldmateriaal ondersteund door tekst, daarbij is het beeld vaak links op de bladspiegel geplaatst met rechts de bijbehorende tekst. Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de regionale context van de locaties. Ook geeft het een overzicht van de relevante ruimtelijke toekomstplannen in de regio. In hoofdstuk 3 zijn per locatie de kansen en bedreigingen in beeld gebracht. Eerst volgt een samenvatting van de belangrijkste inzichten die uit de gesprekken met de stakeholders naar voren zijn gekomen met de mogelijke meekoppelkansen en investeringen. Daarna worden de geschiedenis van de locatie, de huidige gebruikswaarde, de toekomstwaarde en belevingswaarden in beeld gebracht door middel inventarisatie huidig gebruik, de toekomstplannen en de ruimtelijke analyse. Bij de belevingswaardenkaart wordt geen onderscheid gemaakt in bronnen (een deel is gebaseerd en geïnspireerd op de gesprekken met de stakeholders), het gebied staat centraal. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 per locatie de alternatieven geschetst in de vorm van een (spreekwoordelijke) houtskoolschets. Per locatie zijn meerdere alternatieven mogelijk. Bij elk alternatief in een houtskoolschets zit een beschrijving. Ten slotte volgt in hoofdstuk 5 aanbevelingen en kansen voor de uitwerking in de MIRT 3 fase.

4 Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieurapport, C-mer, 21 februari 2013.



Bebouwd gebied
Water
Uiterwaarden
Winterdijk
Stuwwal
Rijnstrangengebied
Spoor
Rijkswegen
Wegen
Natura 2000
Landsgrens
zoeklocatie
Rijnwaardensche uiterwaarden

Regionale positionering

2 Quickscan omgeving Lobith

Buitendijks gebied naast Tolkamer

Spijksedijk

2.1 Regionale positionering

Nabij Lobith spelen op dit moment allerlei ruimtelijke thema's en beleid die van invloed zijn op de huidige inrichting van het gebied. Dit kan ook invloed hebben op de locatieafweging voor een overnachtingshaven. Het gaat om thema's en beleid op (boven)regionale schaal en lokale schaal.

Het gebied wordt vanouds en ook vandaag de dag vooral gekarakteriseerd door de Rijn die hier snel stroomt en drukbevaren is. De rivier komt bij Spijk het land binnen. Voordat de Rijn werd genormaliseerd vanaf de 17e eeuw, verlegde de rivier regelmatig zijn loop. De landschappelijke 'biografie' van overstromingen, verzwolgen dorpen en bedijkingen maar ook klei- en zandwinning en watergebonden bedrijvigheid past bij een beweeglijk riviersysteem en is zeer herkenbaar. Maar wat dit gebied echt uniek maakt is de ligging aan de bovenstroomse kant van Nederland en dáárom altijd bepalend geweest voor de rest van de Rijntakken. Hier is al heel snel gewerkt aan riviernormalisatie en dat werd de bakermat van Rijkswaterstaat (Huis Aerdt te Herwen). Uniek zijn de regel- en verdeelwerken voor de waterafvoer naar rest van Nederland. Uniek is het voorkomen van rivierduinen-natuur-landschap met dito soorten, omdat het de bovenloop van de Rijn is die hier nog veel zand afzet (benedenstrooms vooral klei, slib). Kleiwinning was hier altijd omvangrijk en de fabrieken die er nu staan verzorgen vrijwel alle stenen van Nederland. De oude Rijnstrangen, de Ooijpolder en Millingerwaard, het dichtbij gelegen Elten en de stuwwallen van Montferland en bij Nijmegen bieden een opvallende landschappelijke 'entree' van Nederland. De A12 en vlakbij gelegen spoorzone met Zevenaar - Arnhem vormen de verbinding met de wijdere omgeving.

Ontwikkeling natuur Gelderse Poort (Internationaal beleid, Rijk en provincie)

De drie locaties liggen in 'De Gelderse Poort'. Dit is een aaneengesloten grensoverschrijdend natuurgebied met 6.105 ha op Nederlands grondgebied rond de Boven-Rijn en nabij het splitsingspunt bij de Pannerdense Kop. Het gebied is thans onderdeel van het Gelders Natuurnetwerk (Omgevingsvisie prov. Gelderland) heeft de status van Natura2000 gebied (landschap classificatie Rivierengebied, gebiedsnummer 67) en vervult een schakel in de ecologische verbinding tussen Veluwe en Duitsland. Eerder was het gebied ook onderdeel van een groter Nationaal Landschap. Dit begrip wordt niet langer in het Rijksbeleid gehanteerd, maar de kernkwaliteiten waar rekening mee moet worden gehouden gelden nog steeds en vooral het eerste punt is relevant voor de locaties:

> Historisch landschapselementen van reliëf (oeverwallen en stroomruggen), van waterstaatsgeschiedenis (dijken, overlaten) en van waterlinies;
> Openheid van waardevolle open gebieden (kommen, oude bouwlanden).

Ruimte voor de Rivier, Stroomlijn en Deltaprogramma (Rijksbeleid)

Twee van de drie zoeklocaties (Bijland en Oude Waal) liggen dicht bij het splitsingspunt van Waal en Pannerdens Kanaal. Dit splitsingspunt en de omliggende uiterwaarden vervullen een hoofdrol in de waterverdeling over de verschillende Rijntakken. De bestaande kades en waterpartijen in de uiterwaarden bepalen de doorstroming en volgorde van overstromen in de Bijlandse Waard, Geitenwaard en Lobberdensche Waard. De positie van de overnachtingshavens moeten zo worden gekozen dat goede doorstroming mogelijk blijft.

NURG project Rijnwaardense Uiterwaarden

In 2001 is voor het gebied ten westen van Lobith (ruim 1000 ha) het Inrichtingsplan Rijnwaardense Uiterwaarden gemaakt, dat als kader fungeert voor de ontwikkeling van dit deel van de Gelderse Poort. Het gaat hier om een NURG project dat valt onder de PKB Ruimte voor de Rivier. Om de delicate verdeling van het rivierwater over de Rijntakken bij de Pannerdensche Kop niet te verstoren, wordt de extra rivierafvoer bij hoogwater al in de uiterwaarden verdeeld over twee waterstromen: de Blauwe Rivier en de Oevergeul. Beide stromen raken aan de locaties Oude Waal en Bijland en zullen de inpassing van de haven beïnvloeden. Daarnaast is in het plan gekozen om bestaande laag dynamische natuur te behouden en hoog dynamische rivier gebonden natuur te ontwikkelen. Deze concepten vormden de basis voor het inrichtingsplan dat vanaf 2013 in uitvoering gaat. De rivier en natuurlijke processen geven het gebied uiteindelijk vorm op deze spectaculaire en cruciale plek in Nederland.

De belangrijkste deelprojecten van Rijnwaardense Uiterwaarden zijn:

> Groene Rivier Pannerden, inclusief een nieuw regelwerk: niet direct relevant
> Lobberdensche Waard: klei- en zandwinning t.b.v. graven strang voor betere doorstroming: relevant voor Oude Waal
> Oevergeul Boven-Rijn: een mee stromende nevengeul met een drempel ten behoeven van waterstandsdaling op rivier. De Oude Waal is de locatie waar een Oevergeul is gepland. Op dit moment wordt een nieuw ontwerp gemaakt. Eind 2013 kan een MIRT 3 beslissing genomen worden. Overlapt locatie Oude Waal.
> Geitenwaard: natuurlijker beheerde uiterwaard met herstel heggenpatroon: niet direct relevant.
> Bijlandse Waard: klei- en zandwinning t.b.v. betere doorstroming: relatie met locatie Bijland.
> Recreatieplas Bijland: recreatieve ontwikkeling, extra rivieroverlaat: relevant voor Bijland.

Omgevingsbeleid provincie Gelderland

Het vigerend beleid van de Provincie Gelderland ligt vast in het streekplan uit 2005. In dit streekplan zijn een aantal onderwerpen voor de inrichting van de locaties van belang.

Natuur
De provincie heeft Ganzenfourageergebieden aangewezen. Het gebied ten direct ten oosten van Bijland en ten noorden van Beijenwaard is zo'n fourageergebied. Alle locaties liggen in de EHS, de Ecologische Hoofdstructuur.

Energie
De zoekzones voor windenergie zijn in het streekplan (2005) gedefinieerd als die gebieden buiten: de EHS (inclusief bedrijventerreinen, havens, snel-, spoor- en vaarwegen gelegen in de EHS), Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden, Wetlands, NB-wetgebieden, Stiltegebieden, de laagvliegroute "noord-zuid" (linkroute lr10), Weidevogel- en ganzengebieden van provinciaal belang, Waardevolle open gebieden en bebouwd gebied vallen. Onze locaties voor de overnachtingshaven zijn niet geschikt als zoekgebied voor windenergie.

Het Pieterpad
Het Streekplan (2005) geeft aan dat het Pieterpad een LAW is. Genoemde LF- en LAW-routes vormen een onderdeel van het landelijke routenetwerk, aangelegd met financiële steun van zowel rijk als provincie. Zij worden gekenmerkt door een hoge recreatieve belevingswaarde (mede in relatie met de omringende natuur en landschap en aanwezige cultuurhistorische elementen), een landelijk uniforme bewegwijzering en een bewezen gunstig effect op de economische omzet van bedrijven langs de routes. Mochten er vanuit nieuwe ontwikkelingen belemmeringen ontstaan voor een goed functioneren van de route, dan zal dat binnen het zelfde plan moeten worden gecompenseerd (door bijvoorbeeld het ontwikkelen van een alternatief tracé). Het Pieterpad raakt alle drie de locaties.

Cultuurhistorie
Het gebied maakt onderdeel uit van de Romeinse Limes. De kans is daardoor groot dat bij het graven van de haven vondsten worden gedaan die nog meer vertellen over de geschiedenis van de locaties.

De Gelderse ladder

Voor stedelijke ontwikkeling en functieverandering naar stedelijke functies verklaart de provincie de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik van toepassing. Daarmee worden via het instrument van verevening functieveranderingen in het landelijke gebied gekoppeld aan een netto versterking van de landschapskwaliteit en natuur. De ladder beoogt met zes cumulatieve stappen een zorgvuldige benutting van bestaande stedelijke ruimte alvorens over te gaan tot nieuwe vestiging in het groene buitengebied. In de locatie Bijland ligt de bestaande overnachtingshaven bij Tuindorp. Vanuit het oogpunt van duurzaam ruimtegebruik is het van belang de bestaande overnachtingshaven mee te nemen in de locatieafweging.

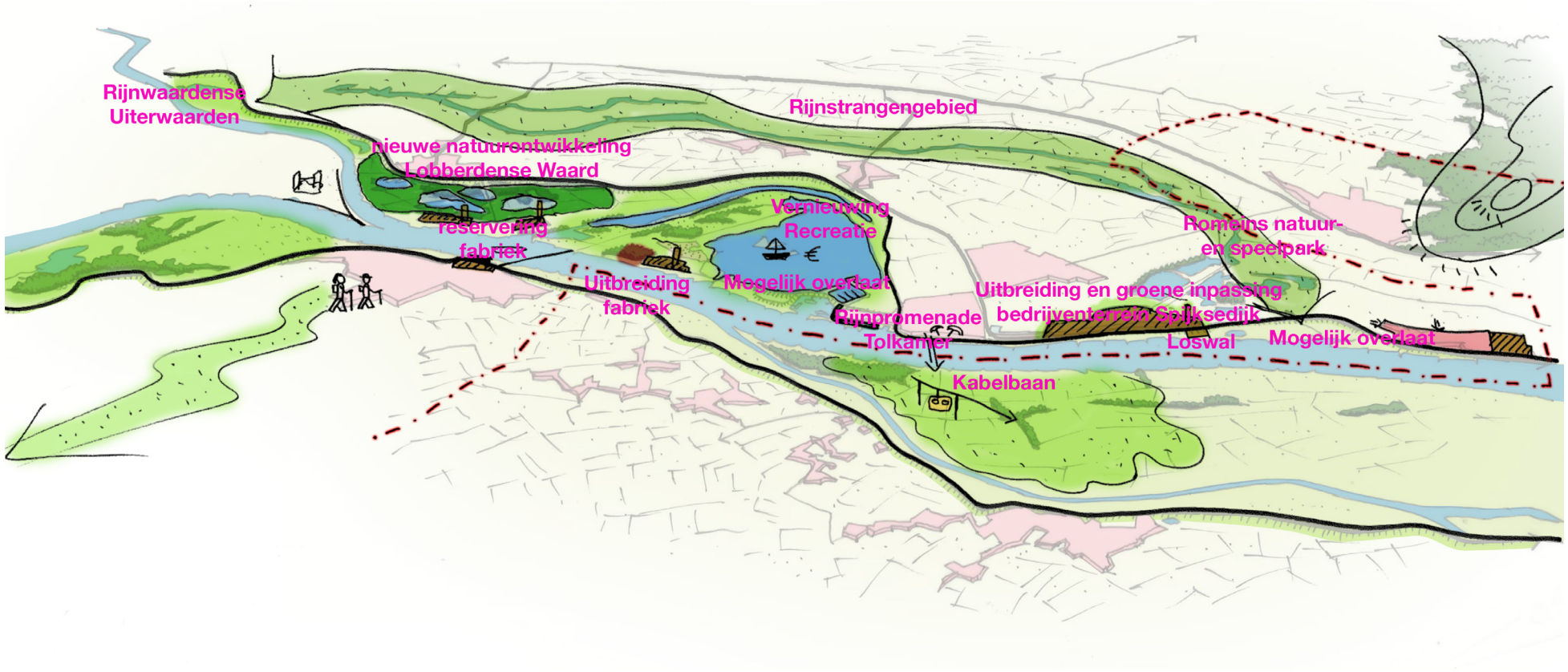
Visie voor de Waal: WaalWeelde

Het programma WaalWeelde is er op gericht om de Waal en haar omgeving mooier, veiliger, natuurlijker en economisch sterker te maken. In het programma WaalWeelde werken beambten, bestuurders, bedrijven en burgers/ belangenorganisaties (de 4 b's) samen. De locaties vallen onder deelgebied Oost 1. Hier wordt vooral samengewerkt in de ontwikkeling van de vele mogelijkheden voor recreatie en natuurbeleving, onder andere via het doortrekken van een Waalpad van Loevestijn tot aan Lobith.

Het project Waalweelde heeft tevens een toolkit ruimtelijke kwaliteit en een gebiedsgerichte uitwerking opgeleverd. Voor het hoog dynamische rivierlandschap bij Rijnwaarden geldt de karakterisering 'Wilde Waal', kernkwaliteit dynamische rivier(natuur). Kernpunten uit de visie: versterken van natuurlijke (overstromings-) dynamiek, grootschalig natuurbeheer, alleen kleinschalige ruimtelijke ontwikkeling en behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen zoals Bylanddijk en Oude Waal, maar ook de rivier gebonden bedrijvigheid Lobith/Tolkamer. Opvallend is dat het landschap wordt opgevat als een herinneringslandschap (recollective landscape), waar de wieg van RWS staat (Huis Aerdt). Het advies van WaalWeelde: wijd hierbij speciale aandacht aan de kunstwerken van de waterverdeling en de controle hierover. Ga zorgvuldig om bij het ontwerpen, zoek de kansen voor nieuwe economische dragers, zoals erfgoed- en ecotoerisme, en vertel ook het verhaal over de toekomstige waterbeheersing en duurzame nationale veiligheid ten opzichte van de rivieren. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de oude dijkpatronen. Dit advies is van belang voor alle drie de locaties.

Regionale branding 'de Liemers, helemaal goed!'

De regio prijst zich aan als groene overzichtelijke woonomgeving met een opvallend levendig verenigingsleven. De nabijheid van de A12 is een van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden. Economisch zijn Transport & Logistiek, Zorg, Handel en Industrie de grootste werkgevers. Horeca en vrije Tijdssector zijn groeimarkten. Toch noemen de ondernemers zelf de streek van Rijnwaarden als een wat achtergesteld gebied waar de bestaande bedrijvigheid kwetsbaar is (o.a. vanwege beperkte infrastructuur). Het is zinvol om te onderzoeken of en hoe een overnachtingshaven een positieve bijdrage kan leveren aan de ruimtelijk economische situatie. Een van de twee grote recreatieplassen van de Liemers is de Bijland. Verbetering van kansen voor recreatie en vrijetijdsbesteding zijn vooral onderwerp van het onderzoek en ontwerp voor de locatie Bijland.



Toekomstplannen in de regio

2.2 Toekomstplannen

Nabij Lobith spelen allerlei toekomstplannen (rijp en groen) die van invloed kunnen zijn op de locatieafweging voor een overnachtingshaven. Het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen op (boven)regionale schaal en om lokale plannen. Toekomstplannen zijn mogelijke meekoppelkansen wanneer er sprake is van “samen optrekken” bij transformatie van het gebied of zelfs een koppeling van investeringsgelden wanneer de aanleg van de haven samen valt met een investering van derden. Toekomstplannen kunnen echter ook een bedreiging vormen wanneer deze plannen de aanleg van de haven binnen een locatie onmogelijk maakt.

Omgevingsbeleid provincie Gelderland

Provinciale Staten stellen eind 2013 de nieuwe omgevingsvisie vast, samen met een omgevingsverordening. In de ontwerp-omgevingsvisie Gelderland geeft de provincie de hoofdlijnen aan voor een integraal omgevingsbeleid. Voor alle drie de locaties zijn een aantal aspecten uit het ruimtelijke kwaliteitskader van ‘Rivierenland’ (par. 4.1.7) van belang.

> streven naar goede omgang met landschappelijke, cultuurhistorische en natuurkwaliteiten vanuit de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in logistiek, agro business en vrijetijdseconomie, met aandacht voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
> positief stimuleren van ruimtelijke gevolgen van wateropgaven, zoals nu worden uitgewerkt in WaalWeelde (zie 2.1) en in het regioproces voor het Deltaprogramma;
> versterking van een samenhangende regio met geconcentreerde centrumfuncties, vitale dorpen en duurzame land- en tuinbouwclusters;
> faciliteren en positioneren van burgerparticipatie bij het leefbaar houden van kernen, met aandacht voor het voorzieningenniveau, de sociale cohesie en de ouderenzorg;
> verbetering van het ondernemersklimaat voor logistieke en logistiek gerelateerde bedrijvigheid en voor vrijetijdseconomie;

Toekomstplannen Gemeente Rijnwaarden

Binnen de gemeente Rijnwaarden is een nieuw bestemmingsplan in ontwikkeling voor het bedrijventerrein Spijksedijk. Voor dit bedrijventerrein wordt gewerkt aan een uitbreiding en verbetering van de inpassing. Binnen het nieuwe bestemmingsplan is ook meer ruimte voor uitbreiding op het water voor bijvoorbeeld een loswal. Daardoor kan het bedrijventerrein Spijksedijk versterkt worden als watergebonden bedrijventerrein. Uit de inventarisatie van de bestemmingsplannen blijken verder geen directe ontwikkelingen te verwachten in of nabij de locaties op het gebied van wijzingen van de bestemmingen n.a.v. gemeentelijk beleid. De belangrijkste toekomstige ruimtelijke veranderingen hebben te maken met de uitvoering van het laatste deel van het plan Rijnwaardense Uiterwaarden wat 1/3 van het grondgebied van de gemeente beslaat.

Ruimte voor de Rivier, Stroomlijn en Deltaprogramma (Rijksbeleid)

In het kader van het Deltaprogramma wordt bezien of en hoe de waterverdeling bij Lobith moet worden aangepast voor borging van de waterveiligheid en zoetwatervoorziening op lange termijn en bij een waterafvoer van 18.000 m3/s. Daarbij is het binnendijkse Rijnstrangengebied in beeld voor een mogelijke waterretentie/calamiteitenberging. Een overlaat in de bandijk langs de Beijenwaard kan daarbij mogelijk dienen als inlaatpunt. Dit kan - in geval van extreem hoogwater - ruimtelijke beperkingen geven voor het bruikbaar oppervlakte van een haven in de Beijenwaard. Maar de combinatie van een overlaat en herinrichting van het Rijnstrangengebied is ook een kans voor de locatie Beijenwaard. Het geeft de mogelijkheid om het totale gebied integraal aan te pakken waarbij clustering van investeringen mogelijk wordt.

Steenfabrieken de Kijfwaard met strategische reservering tussen fabrieken

Waterschap

In de watervisie 2030 van het Waterschap Rijn en IJssel wordt onderzocht of met een Deltadijk langs het Pannerdense Kanaal en de dijk bij de Boven-Rijn het overstromingsrisico kan worden verminderd. Daarnaast verhoogt het Waterschap het waterpeil in het Rijnstrangen gebied. In algemene zin is de kwelproblematiek aan de binnendijkse zijde van de bandijken een voortdurend zorgpunt in de streek. Vooral bij zoeklocatie Beijenwaard zijn deze aspecten aan de orde.

Ontwikkeling watergebonden bedrijven

De steenfabriek Kijfwaard bestaat uit twee steenfabrieksterreinen. Het tussengelegen agrarische gebied is een strategische reservering voor een eventuele uitbreiding in de toekomst van beide fabrieken. In het kader van plan Rijnwaardense Uiterwaarden zal het hoogwatervrije terrein aan de noordoostzijde worden gestroomlijnd en wordt een fietsroute verbeterd. De steenfabriek de Bylandt heeft concrete plannen voor een uitbreiding in westelijke richting. Dit is van belang voor locatie Oude Waal.

Recreatie in en op de Bijland

De Bijland is een grote waterplas die door zand en kleiwinning tot stand is gekomen. Op het water en langs de oevers wordt gerecreëerd. Het gebied blijft in kwaliteit echter achter bij diverse andere recreatiegebieden in de regio, een vernieuwing lijkt noodzakelijk. Er zijn geen concrete uitvoeringsplannen voor deze vernieuwing.

Romeins natuur- en speelpark

Door een delfstoffenwinner is een plan gemaakt voor de aanleg van een 65 ha groot natuur- en speelpark langs de Eltenseweg bij Lobith, ten noorden van locatie Beijenwaard. De naam Carvium Novum verwijst naar de Romeinse geschiedenis. Dit plan kent nog geen formele status in de vorm van een bestemmingsplan. Deze ontwikkeling kan relevant worden voor de locatie Beijenwaard (bijvoorbeeld logistiek gezien) maar dat is in dit stadium nog onvoldoende inzichtelijk te maken.

Kabelbaan

Om de recreatie mogelijkheden te verbeteren wordt op verschillende wijze gedacht aan de verbetering van het recreatieve routenetwerk. Een bijzonder idee is een kabelbaan over de rivier vanaf de boulevard van Tolkamer. Dit plan kent geen formele status. Het bevestigd wel dat het recreatieve routenetwerk in de regio van economisch belang wordt geacht.

Hoog dynamisch - laag dynamisch landschap

De regelkraan van Nederland waterland

Onderdeel van werk en leefomgeving

Routes langs dijken en oevers

2.3 Ruimtelijke kwaliteit in vier hoofdlijnen

Op basis van de quickscan van het omgevingsbeleid is voor de drie locaties een aantal aandachtpunten geformuleerd voor ruimtelijke kwaliteit. Het gebied rond Lobith waar de drie locaties zijn gelegen ligt in het landschap van de bovenrivieren. Oude rivierarmen (strangen), dijken, gebieden met kleiwinning voor steenfabricage, watergebonden bedrijvigheid, landbouw en dynamische natuur vormen een afwisselend landschap. De ruimtelijke kwaliteit van dit rivierenlandschap kan worden gevat in vier principes die bij elke zoeklocatie voor de haven beleefbaar kunnen worden gemaakt. De aanleg van de haven gebaseerd op deze vier principes kan de ruimtelijke kwaliteit van de locatie versterken.

1. Hoog dynamisch-laag dynamisch landschap. Het gebied wordt gekenmerkt door een landschapsstructuur parallel aan de rivier die een gradiënt laat zien van hoog dynamisch naar laag dynamisch: de brede relatief snelstromende Bovenrijn met het ritme van de kribben, veranderlijke zandige uiterwaarden en geulen, van hoog dynamische riviernatuur en ooibos, naar hardhoutooibos, de statische hoge bandijk, oude dijken en strangen.

2. Onderdeel van werk en leefomgeving. Rond Lobith vind je overal watergebonden bedrijven aan de rivier met hun historische structuren: steenfabrieken, scheepsbouw, bulkbedrijven, tichelgaten, ontzandingen, hoogwatervrije terreinen en toegangswegen, bedrijfswoningen, havens, steigers en loswallen.

3. De regelkraan van Nederland waterland: overlaatsystemen, leidammen, ontgravingen en geulen bepalen de rivierwaterverdeling over de Nederlandse Rijntakken. Het gebied heeft daarin een strategische betekenis die ver teruggaat in de geschiedenis tot waarschijnlijk 12 voor Chr. door de start van de aanleg van de Drususdam als waterkering die wordt gelokaliseerd op de splitsing van Rijn en Waal.

4. Routes langs dijken en oevers. Opvallend in het gebied zijn de vele fiets-, wandel- en vaarroutes. Ze voeren steeds langs oevers, of liggen op dijken en kades en zijn soms grensoverschrijdend. Denk aan de boulevard van Tolkamer, paden langs de Bijland, het Pieterpad, de veerpontjes en oude Romeinse wegen.

3 Kansen en bedreigingen

Uiterwaarden

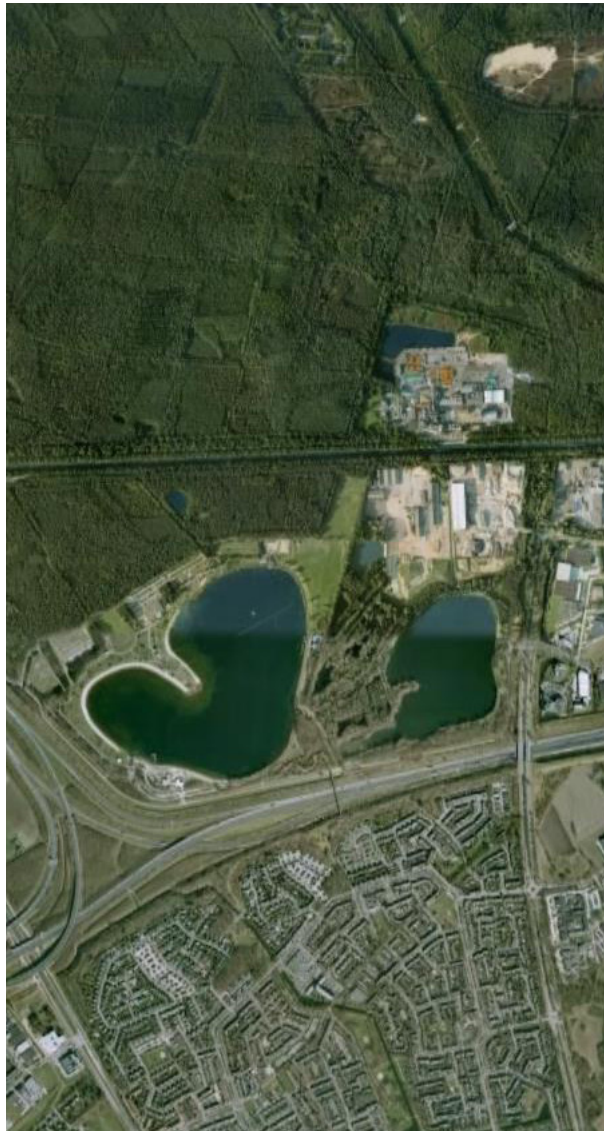
Winterdijk

3.1 Participatie

Stakeholdersgesprekken

Er zijn 14 stakeholders uitgenodigd voor een gesprek. De selectie is gemaakt door de opdrachtgever. Het betreft stakeholders die een overkoepelend belang kunnen behartigen en betrokken zijn bij ten minste één locatie maar vanuit hun verantwoordelijkheid en betrokkenheid ook hun kennis willen delen wat betreft de overige locaties. Er zijn 12 stakeholders die gebruik hebben gemaakt van deze uitnodiging. Met alle stakeholders zijn de verschillende locaties voor de overnachtingshaven besproken. Daarbij was steeds de vraag wanneer er sprake is van een kans of een bedreiging voor het gebied en wanneer er sprake is van een project of toekomstplan van de stakeholder op korte of langere termijn binnen de locatie. Wanneer er sprake is van een project/toekomstplan in de locatie spreken we van meekoppelkans. Wanneer er sprake is van een concrete uitvoering van een project of toekomstplan die samen valt met de uitvoering van de overnachtingshaven spreken we van een investering.

De kansen en bedreigingen per locatie die door de stakeholders zijn ingebracht zijn onderdeel van de ruimtelijke analyse van de gebieden en komen voor een deel terug in de waardenkaart. Uit de gesprekken is geen unanieme voorkeurslocatie naar voren gekomen. De kansen en bedreigingen die de verschillende stakeholders benoemen is te divers. Elke partij heeft vaak vanuit zijn of haar eigen achtergrond wel een uitgesproken voorkeur of één of twee locaties. Er zijn daarom geen eenduidige inhoudelijke conclusies te trekken, maar er zijn wel een aantal hoofdlijnen te noemen.



Aquabest

Bijland

Sloterplas

Vergelijking omvang Bijland tov andere succesvolle recreatieplassen

Er worden twee mogelijk economische belangen gezien voor de regio.

1. Een koppeling met de recreatie. Door de aanleg van de overnachtingshaven bij de Bijland komt wellicht beweging in de recreatieve ontwikkeling van de Bijland. Er zal wat moeten veranderen. Op dit moment ligt de ontwikkeling en de noodzakelijke vernieuwing van de Bijland als recreatieplas stil. De opdrachtgevers van de overnachtingshaven worden gezien als partners en procesversnellers. Er wordt geen direct financieel belang gezien in investeringen in de haven door de stakeholders, wel in het "samen optrekken". Dus als meekoppelkans. Bij een aantal stakeholders is afname van waardevolle m2 recreatieplas onbespreekbaar. Het minimaal aantal m2, noodzakelijk voor een succesvol recreatiegebied is echter verder niet benoemd door de stakeholders. Een vergelijking van omvang met andere succesvolle recreatieplassen geeft aan dat de Bijland een zeer ruime plas is.
2. Een koppeling met watergebonden bedrijvigheid. Door de aanleg van de overnachtingshaven zijn er mogelijkheden voor een overslagpunt of uitbreiding van loswalcapaciteit. Dit speelt vooral bij de Beijenwaard en misschien ook bij de Oude Waal. De functie van de overnachtingshaven zal door een overslagpunt of uitbreiding van de loswalcapaciteit niet worden versterkt, er wordt niet overnacht aan een loswal. Maar er is wel sprake van een meekoppelkans want de overnachtingshaven betekent wachtruimte voor schepen die bij de loswal moeten zijn.

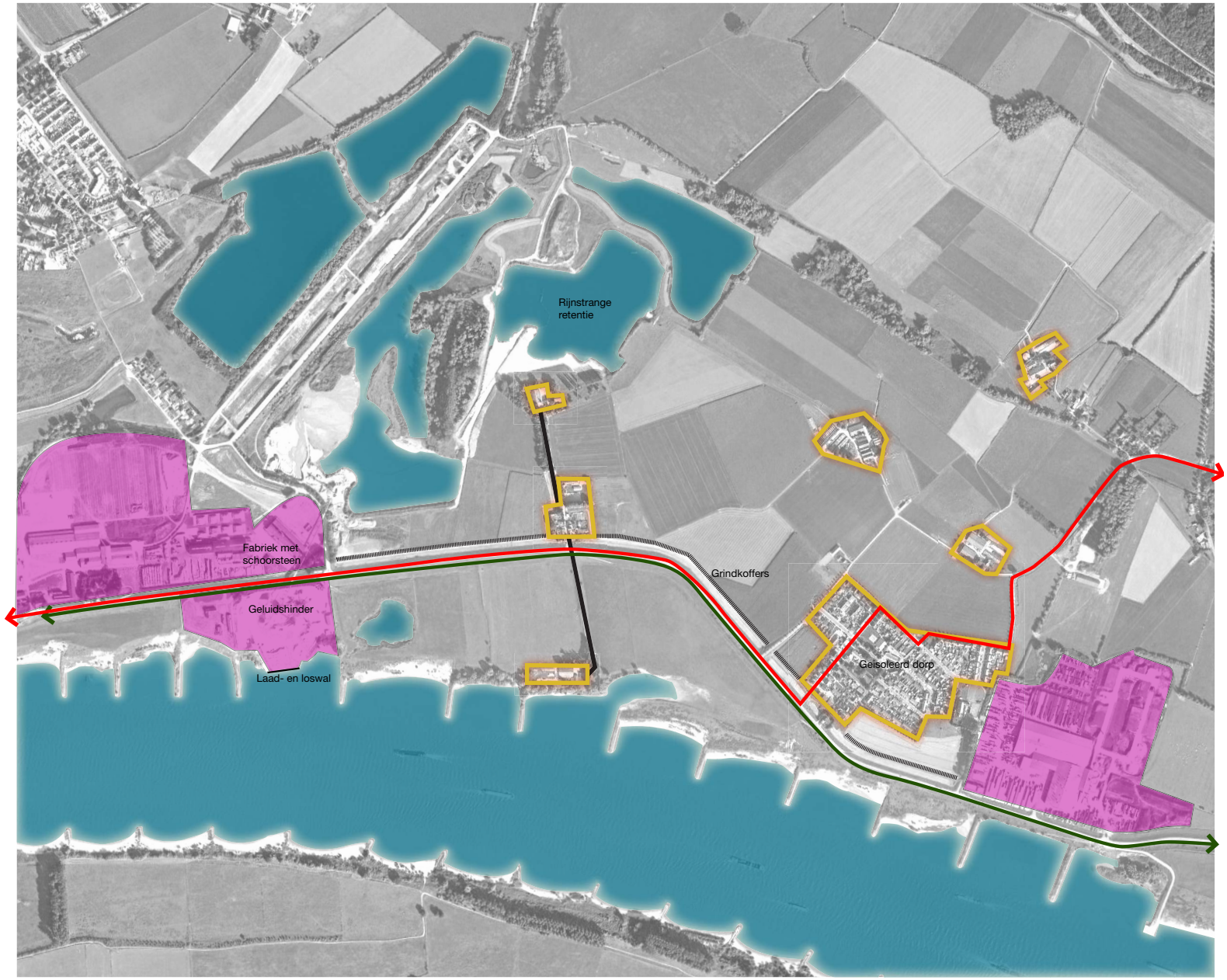
Er wordt door de stakeholders verder geen economische belang voor de regio gezien vanuit de functie van de haven zelf.

Een zorg die door veel stakeholders wordt genoemd is de beperkte bereikbaarheid van de verschillende locaties. Zowel per auto als per fiets of als voetganger. Het huidige netwerk is kwetsbaar en wordt op veel punten als onveilig ervaren. De aanleg van de haven kan mogelijk iets positief betekenen in de verbetering van het routenetwerk maar zal de situatie zeker niet moeten verslechteren. Verbetering van het routenetwerk is een meekoppelkans

Het landschap en de geschiedenis van de regio bepaalt voor het belangrijkste deel de kwaliteit van leef,- en woonomgeving, deze mag niet teveel onder druk komen te staan door een te grootschalige ingreep, niet passend bij de huidige structuren.

Verder zal de aanleg van de haven een aantal toekomstplannen ter discussie stellen of zelfs onmogelijk maken. Dit wordt in de kansen en bedreigingen per zoeklocatie verder toegelicht.

Marktscan
De investeringen die de stakeholders van plan zijn op korte en lange termijn binnen de locatie zijn onderdeel van deze marktscan. Geen van de stakeholders heeft een concreet investeringsplan op korte termijn dat samenvalt met de uitvoering van een overnachtingshaven. Er zijn wel een aantal toekomstplannen die binnen de locaties vallen. Geen van de stakeholder heeft echter een investeringsbedrag genoemd. De toekomstplannen kunnen worden gezien als meekoppelkans. De opdrachtgever van de overnachtingshaven wordt door de stakeholders in sommige opzichten als interessante partner gezien, onder het motto "Samen staan we sterk". Gedacht moet worden aan het versterken van elkaar ideeën en plannen zonder directe financiële voordelen voor de aanleg van de haven maar met wellicht een direct financieel voordeel voor andere partijen. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van loswalcapaciteit, versterken en uitdiepen van de recreatieplas, verplaatsen en vergroten van de jachthaven met functies op het vast land, mogelijkheden voor andere functie langs de oevers van de plas, aanleg van nieuwe fietsroutes, herverkaveling van landbouwgronden inclusief compensatie gelden. Een direct belang voor investeerders kan delfstofwinning zijn, dit is niet verder onderzocht door middel van stakeholder gesprekken.
In hoofdstuk 4 zullen we de meekoppelkansen per alternatief zoveel mogelijk concreet maken en de delfstofwinning meenemen als investering.

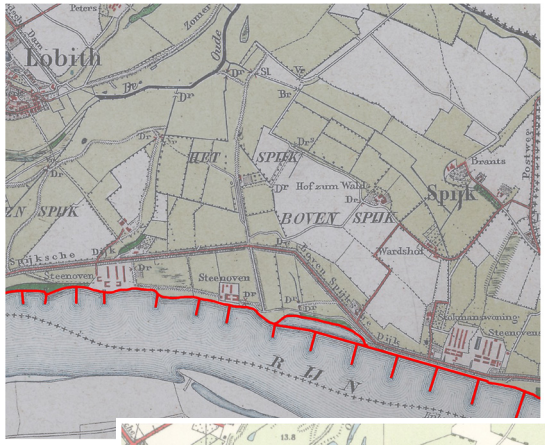


Legenda

- Fabrieksterrein
- Woongebied
- Water
- Strand
- Pieterpad
- Fietsroute
- Onsluiting woonerven
- Grindkoffers

Gebruikswaarde

ca.1850



ca. 1900

ca. 1950

3.2 Ruimtelijke kwaliteit per locatie

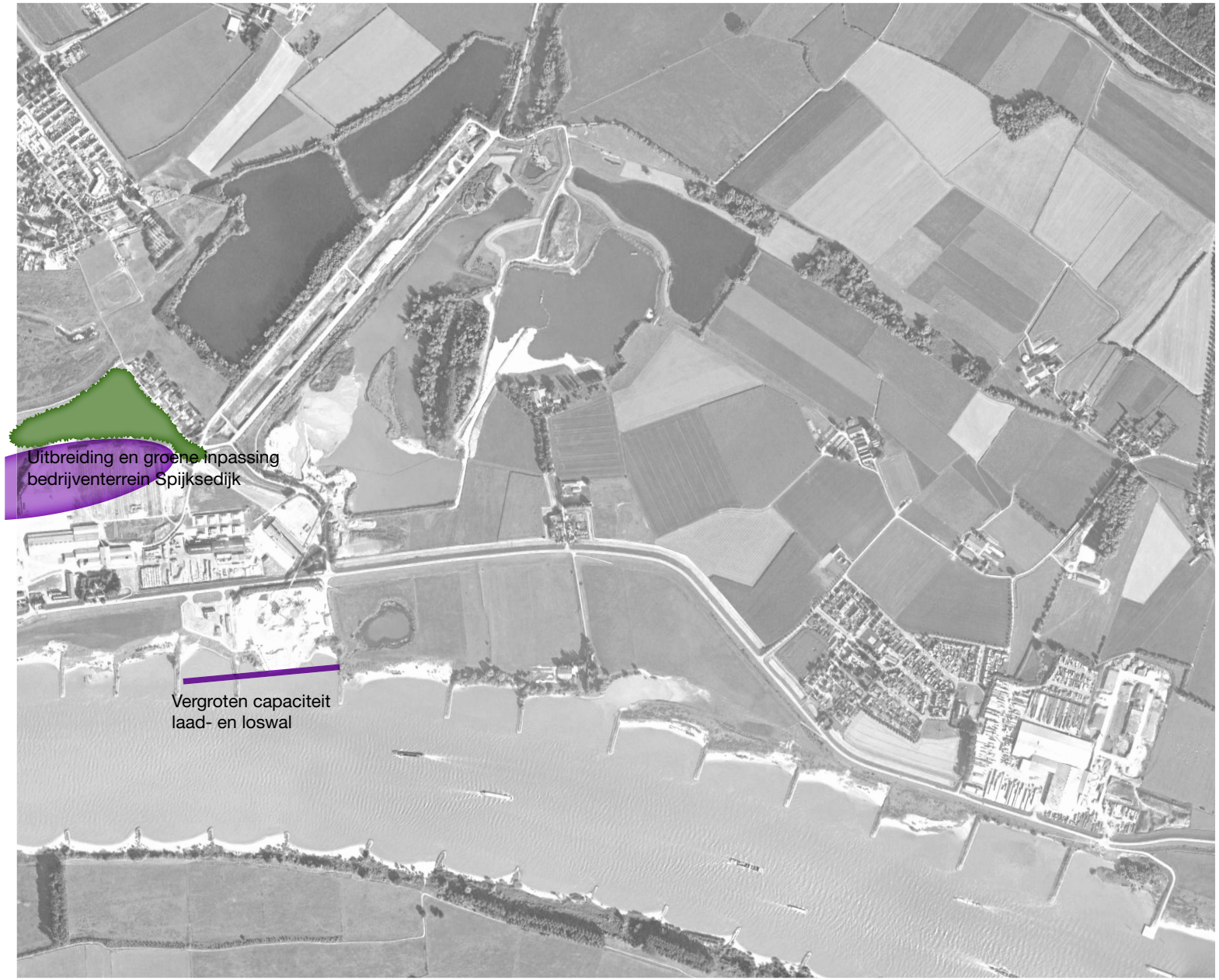
3.2.1 'Beijenwaard'

Gebruikswaarde

Locatie de Beijenwaard is een ruime uiterwaard tussen Spijk en Tolkamer.

De geschiedenis van dit gebied is evenzeer beïnvloed door het meanderen van de Rijn. De uiterwaard was vroeger deel van binnendijks gebied (oostdeel). De aanwezigheid van de Romeinse Limes en een overgang tussen wat hogere en stabielere gronden in de oostkant van de Beijenwaard ten opzichte van een dynamischer en nattere westzijde zijn van historische waarde. In de uiterwaard herinnert de strang aan een oude oever van de Rijn. In de loop van de tijd is Ameidsedam ontstaan en is in de uiterwaard een boerderij gevestigd in het verlengde van de voormalige zomerkade. Aan de binnendijkse zijde zijn de oude Rijnstrangen herkenbaar als de vele oude riviertakken die het gebied vroeger doorsneden met de locatie van de huidige Beijenwaard als knooppunt.

De ligging van Spijk is door de eeuwen heen steeds verschoven, vanwege de steeds veranderende Rijnloop. Omstreeks het begin van de twintigste eeuw was Spijk nog helemaal niet herkenbaar als kern. In de loop van de jaren heeft de kern zich ontwikkeld tot meer een dorpskern. Spijk bestaat uit twee herkenbare ruimtelijke eenheden, namelijk de woonbebouwing en het terrein van de oostelijk gelegen steenfabriek. De entree van de woonkern is verplaatst, deze ligt nu minder direct aan de dijk via een weg langs het westen van de kern. Nog verder ten westen van de Beijenwaard ligt een ander bedrijventerrein met een mooie restanten van een oude steenfabriek. De huidige functies van de Beijenwaard bestaan uit agrarisch gebruik, wonen en natuur (oa. oevers, ganzen). De hoge bandijk omsluit de uiterwaard. Vanaf de dijk is prachtig zicht naar het omliggende landschap. De Spijksedijk is de enige verkeersader tussen Spijk en Lobith (Nederland!). Het vrachtverkeer is intensief en vormt een nadeel voor langzaam verkeer. Aan de binnenteen van de Spijksedijk vallen grindcunetten op. Dit zijn recent aangelegde kwelschermen met een teensloot als afwatering. Het verplaatsen van de entree en de aanleg van de grindcunetten zijn duidelijk maatregelen voor veiligheid en tegen overlast, ze betekenen echter een sterke verslechtering van de woon en leefomgeving voor de inwoners van Spijk.



Toekomstwaarde

Toekomstwaarde

De concrete plannen voor de toekomst van de Beijenwaard staan sterk in het teken van de haven. Dit was de voorkeurslocatie in 2011. Het gebied is in eigendom van een delfstoffenwinner. Door de onduidelijke toekomst van het gebied zijn andere ontwikkelingen gestagneerd.

Voor het naastgelegen bedrijventerrein Spijksedijk is een bestemmingsplan in de maak. De bedrijven krijgen uitbreidingsruimte. De loswal die hoort bij de binnendijkse zandwinning kan wellicht worden benut in de toekomst voor het bedrijventerrein en zal worden vergroot zodat er echt sprake kan zijn van een watergebonden bedrijventerrein.

De Beijenwaard is tevens in beeld bij het deltaprogramma als mogelijke locatie voor een overlaat van rivierwater naar Rijnstrangen (zie hoofdstuk 2). Dit geeft een kans voor natuurontwikkeling binnendijks vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid van het dorp Spijk.

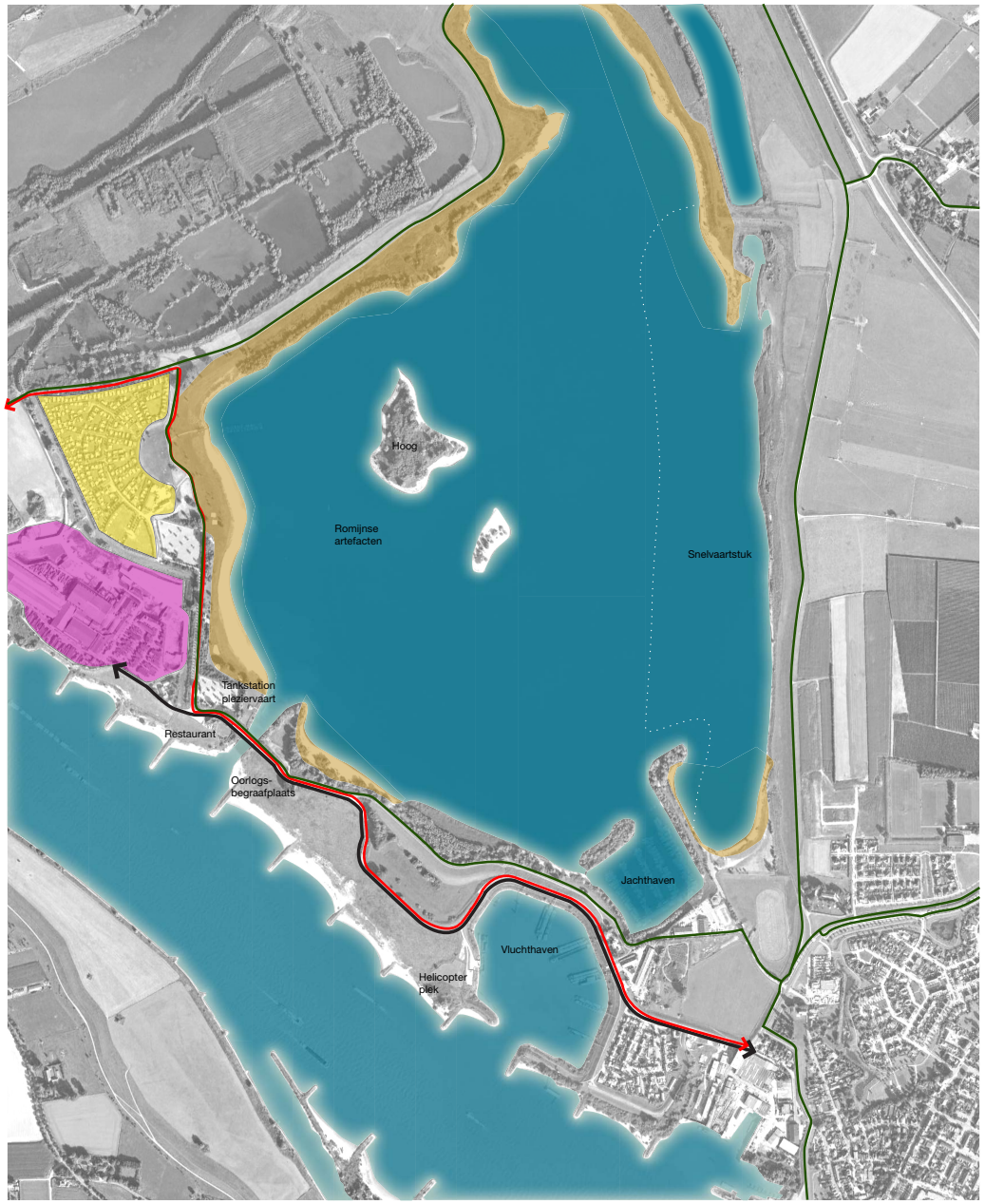
Belevingswaarde

Belevingswaarde

Natuurlijk buitendijks groengebied met oude rivierarm.

Historisch waardevolle en ruimtelijk sterke doorgaande structuur van Ameidsedam / toegangsweg hoeve met als eindpunt een besloten erf en hoeve als een groen eilandje met aan de oostkant het hoger gelegen en oudere landschap met blokverkaveling rond Spijk (het Boven Spijk)

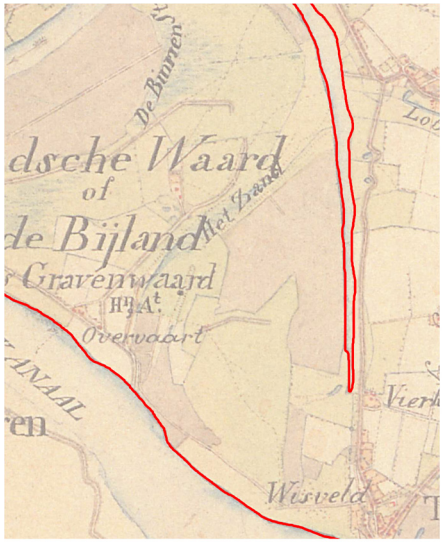
Strakke, robuuste en hoge rivierdijk met routes voor snel- en langzaam verkeer, de levensader van Spijk die dorp Spijk met groen ‘waterfront’ koppelt aan stoer en op de rivier georiënteerd industrieel bedrijventerrein. De dijk vormt een mooi contrast met het omliggende landschap.



Gebruikswaarde

Legenda

- Fabrieksterrein
- Camping
- Water
- Strand
- Pieterpad
- Fietspad
- Onsluiting fabrieksterrein



ca. 1850

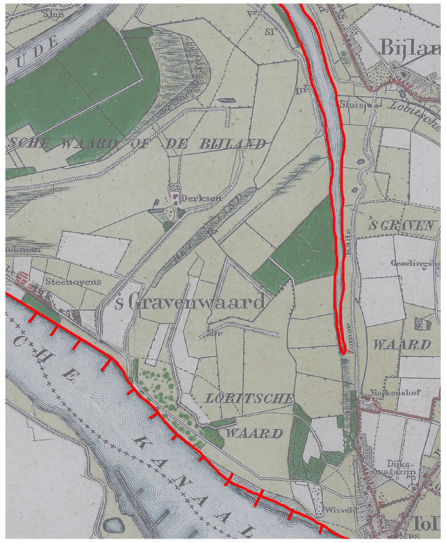
3.2.2 ‘De Bijland’

Gebruikswaarde

Locatie de Bijland strekt zich uit over de Bijlandse waard en de recreatieplas de Bijland. Kern van de locatie is de bestaande overnachtingshaven en de landtong met de Bijlandseweg.

De geschiedenis van De Bijland is bewogen. Door het meanderen van de wilde rivier is in de Middeleeuwen een weidse uiterwaard ontstaan in de toenmalige binnenbocht. De rivier verzwolg onder andere een voorloper van het dorp Herwen. Door aanleg van het Bijlands Kanaal, het Pannerdensch kanaal en normalisatiewerken is de rivier getemd. De restgeul die overbleef verlandde en is nog deels herkenbaar als Oude Waal. Een groot deel van de Bijlandse Waard is in de loop van de 19e en 20e eeuw vergraven voor klei- en zandwinning. Zo ontstond de recreatieplas. Een van de twee eilandjes markeert nog de plek van een voormalige boerderij. Het dorp Tolkamer ontwikkelde veel bedrijvigheid aan de rivieroever en er kwam een overnachtingshaven. Het markante Tuindorp uit 1920 is een gaaf voorbeeld van een arbeiderswijk.

De huidige situatie word gekenmerkt door de kom van de overnachtingshaven. De haven biedt overnachtingsplaatsen en een steiger van Rijkswaterstaat, een loswal voor de steenfabriek Bylandt en twee steigers voor bedrijf Markerink. De Bylandse weg ligt op de kade met bochten en is met een hoge brug de smalle toegangsweg voor steenfabriek, restaurant en camping. In de weg is een verlaagd deel (NAP 14,25 m) dat fungeert als rivieroverlaat. De uiterwaard is hooggelegen en zandig. Het biedt een zeldzaam stroomdalbiotoop waarvan het Helikopterveld en de Bijlanddijk hoge floristische waarden herbergen. De Bijlandplas heeft een toegang voor pleziervaart. Deze is onderhevig aan verzanding. De Bijlandplas varieert in diepte van 80 cm tot wel 12 meter. Pleziervaart, waterfietsen en kanoeën, zwemmen, wandelen en fietsen en snelvaren zijn mogelijk. De Bijlandse weg is tevens de route van het Pieterpad. In de locatie ligt verder een jachthaven, tank en schoonmaakservice voor pleziervaart en een recreatiestrand. De plas wordt in het winterseizoen benut door rustende watervogels. Nabij de hoge brug ligt ook een erebegraafplaats van het Gemenebest.



ca. 1900

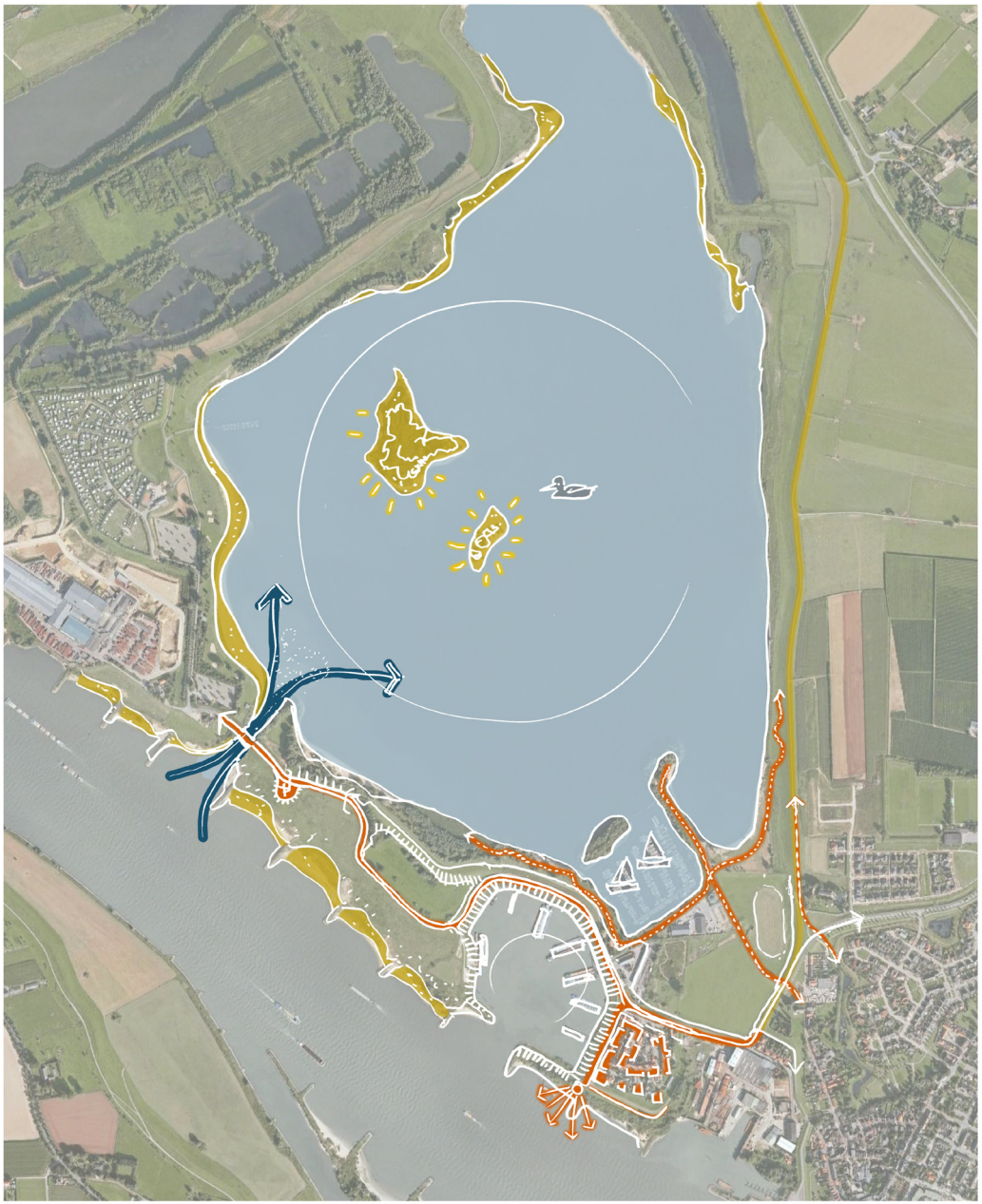
ca. 1950

Toekomstwaarde

Toekomstwaarde

Binnen de plannen voor Rijnwaardense Uiterwaarden wordt gestreefd naar de verbetering van recreatieroutes. Zo kan een oude Romeinse weg vanuit de Geitenwaard worden doorgetrokken naar de plas. Verder is het beheer van het recreatiegebied onderwerp van discussie. Voor de lokale ondernemers is de diepte en toegankelijkheid van de plas voor pleziervaart erg belangrijk. Door ondieptes blijven recreanten mogelijk weg. Verder is er vooral een gebrek aan een integraal toekomstplan voor de Bijland als recreatieplas terwijl vernieuwing hard nodig is.

In het kader van ruimte voor de rivier wordt onderzocht of een deel van de Bijlandse weg rond de overnachtingshaven kan worden verlaagd. Zo ontstaat een extra rivieroverlaat (NAP 16,50 m in plaats van de huidlge 18,50 m). Bij (maatgevend) hoogwater ontstaat in deze locatie de waterstroom richting de Bijlandse en Lobberdensche Waard.



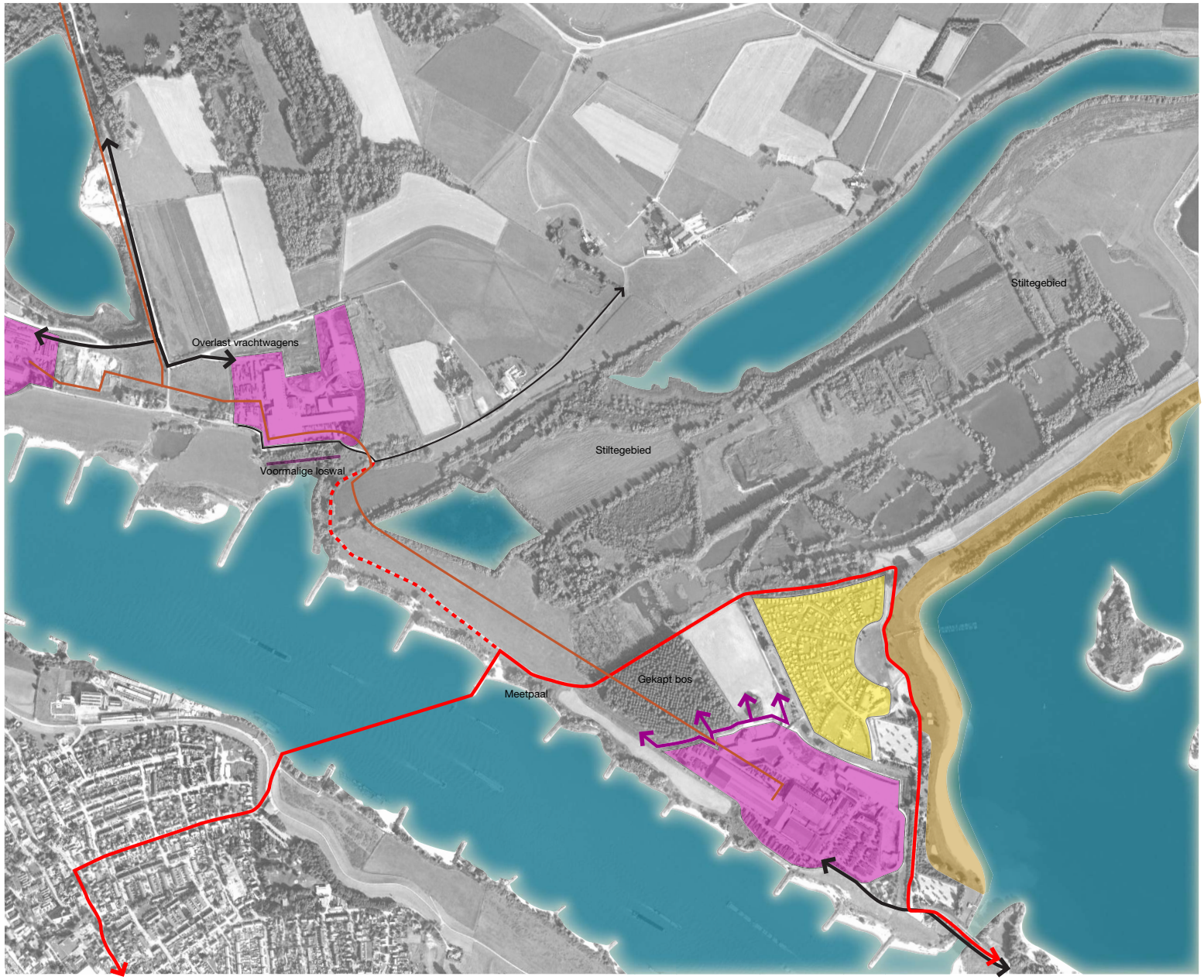
Belevingswaarde

Belevingswaarde

Ensemble in de beleving van drukke rivier, smalle invaaropening voor pleziervaart met hoge brug als poort van de Bijland en de weidse, verstilde aaneengesloten recreatieplas De Bijland

Ensemble van cultuurhistorische rivierdijk en attractieve eilanden in plas met historische betekenis en dynamische rivierstranden voor recreatie en natuur

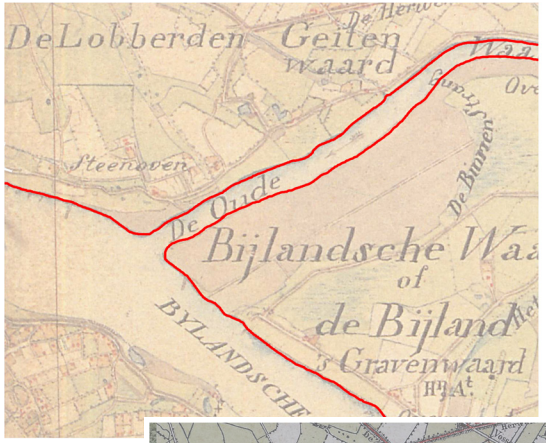
Recreatief uitloopgebied van Tolkamer richting De Bijland, gaaf historisch tuindorp met verbinding naar rivier en haven met kronkelige dijk(weg) die diverse functies aaneenschakelt zoals een oude dijk, een rivieroverlaat ,een verstilde begraafplaats van het Gemenebest, camperplaats en camping.



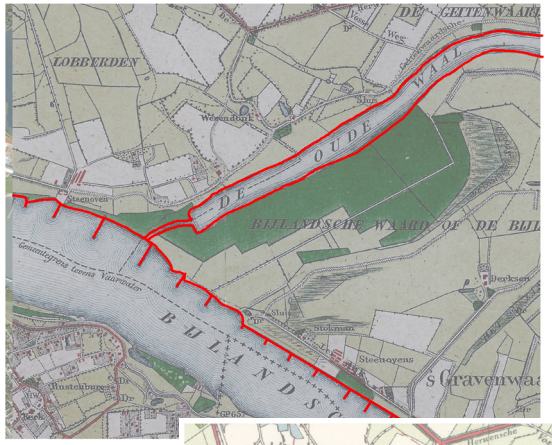
Legenda

- Fabrieksterrein
- Camping
- Water
- Strand
- Pieterpad
- Onsluiting fabrieksterrein
- Fietsroute
- Stiltegebied

Gebruikswaarde



ca.1850



ca. 1900

ca. 1950

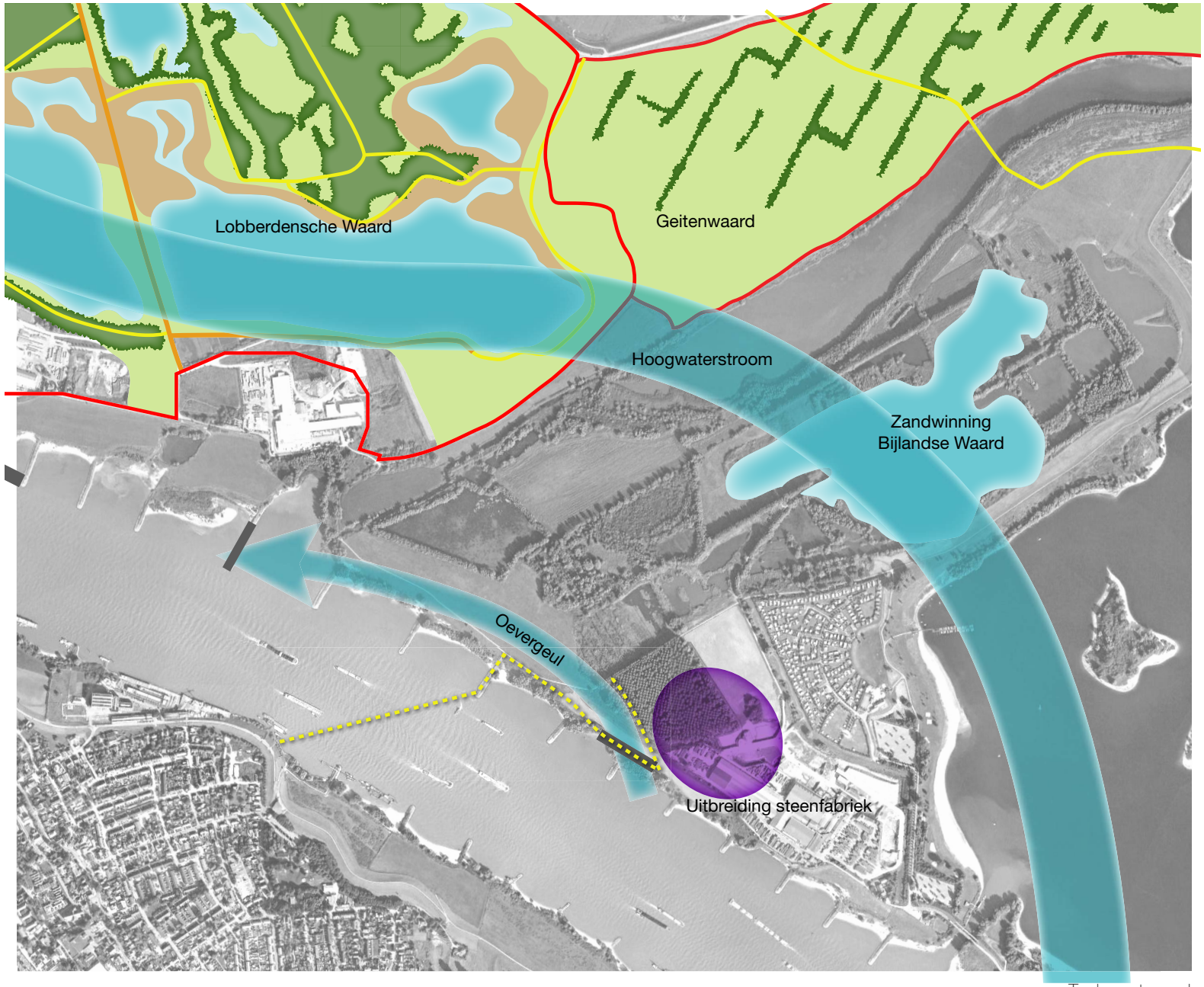
3.2.3 'De Oude Waal'

Gebruikswaarde

Locatie 'Oude Waal' ligt in het zuidwestelijk deel van de Bijlandse Waard; een grote uiterwaard op de noordoever van de Waal.

De geschiedenis van dit locatie wordt voor het belangrijkste deel bepaald door de loop van een oude tak van de Rijn. De hoofdgeul is steeds meer naar het noorden komen te liggen. De geul was onbeheersbaar en slecht te bevaren. Het heeft het dorp Herwen volledig opgeslokt. De aanleg van het Bijlands kanaal heeft het watersysteem voor het grootste deel flink ingekaderd. De overblijvende restgeul verlandde. De locatie Oude Waal is onderdeel van deze oude restgeul. Dit is nog voor een deel afleesbaar in het landschap binnen de locatie bijvoorbeeld door de oude dijk Kijfwaard. De restgeul is verbonden met de rivier via een oude sluis die wordt bediend door waalsteensteenfabriek De Bylandt om na hoogwater het achterliggende gebied te ontwateren via de ontwateringssloot. De steenfabricage heeft ook in deze locatie diverse tichelgaten achtergelaten. Deze kleiputten herbergen thans rijke laag dynamische natuurwaarden. Binnen de locatie liggen verder geen monumenten. Vermoedelijk ligt er wel een scheepswrak langs de oever.

De locatie grenst aan de Waaloever en ligt tussen twee grote steenfabrieken (Kijfwaard en de Bylandt). Het is een redelijk besloten gebied door dichte bosopslag. Het landschap is vrij kleinschalig door de aanwezige kleiputten en wilgenbos. Dat biedt een weelderig, maar ook vrij rommelig landschap op. Het is aantrekkelijk voor de bewoners van Vliegerswaard (5 woningen langs Geitenwaardse Dam) en voor de recreanten van de naastgelegen camping en wandelaars/fietsers. Andere opvallende ruimtegebruiksfuncties zijn: aanwezigheid Pieterpad via het fietswandelpad over de zomerkade, aanlegplaats voetveer Millingen-Pannerden en de niet in gebruik zijnde loswal van steenfabriek Kijfwaard.



Toekomstwaarde

Toekomstwaarde

In de locatie de Oude Waal gaat in de komende 3 jaar veel veranderen in het landschap.

Er wordt gewerkt aan een oevergeul parallel aan het Bijlandse kanaal/ Waal (rivier). Ook deze geul wordt gemaakt om de waterstand te verlagen. Uitgangspunt voor de oevergeul is het behouden van de aanlanding van de veerpont en van het Pieterpad. De gasleiding in het gebied zal net als de zomerkade verplaatst moeten worden.

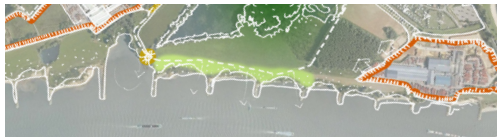
Naast deze Oevergeul is het plan de Lobbersche Waard er op gericht dat de waterstand daalt door middel van een hoogwatergeul. Dit betekent een toename van oppervlaktewater met ruimte voor natuur langs de verschillende oevers. Uitgangspunt is dat de steenfabrieken hoogwatervrij blijven, in functie blijven en vergelijkbaar bereikbaar. De hoofdstroom door de uiterwaard bij maatgevend hoogwater stroomt in de toekomst van de Bijland naar de hoogwatergeul Lobberdensche waard, over een verlaagd deel van de Geitenwaardse dam. Hiertoe wordt de noordoosthoek van het hoogwatervrije terrein afgerond. Dit heeft ook invloed op de locatie van kade rondom een eventuele overnachtingshaven. Deze kan niet te ver naar het noorden.

De steenfabriek de Bylandt aan de oostkant van de locatie heeft plannen voor uitbreiding. Ten behoeve van deze uitbreiding is een deel van het productiebos naast de fabriek reeds gekapt maar dit gebied is dus niet beschikbaar voor een overnachtingshaven.

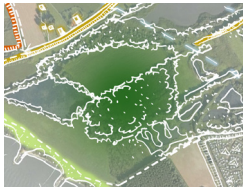
Belevingswaarde

Belevingswaarde

Ensemble van waardevolle historische zomerkade langs restgeul (Oude Waal), Kijfwaard/ Vliegerswaard met aanliggende woningen en markante, historische ontwateringssluis,



Groen adres aan de rivier met een spannend natuurlijk gebied van hoog dynamische riviernatuur (oevergeul) en op rivier georiënteerde recreatieve route voor langzaam verkeer / Pieterpad, aan beide zijden ingekaderd door stoer industrieel steenfabrieksterrein Kijfwaard (oost) en steenfabrieksterrein De Bylandt/camping



In zichzelf gekeerd, avontuurlijk en bosrijk gebied met moeras, kleiputten en zachthoutooibos aan noordzijde begrensd door zone voor hoogwaterafvoer richting Lobberdensche Waard

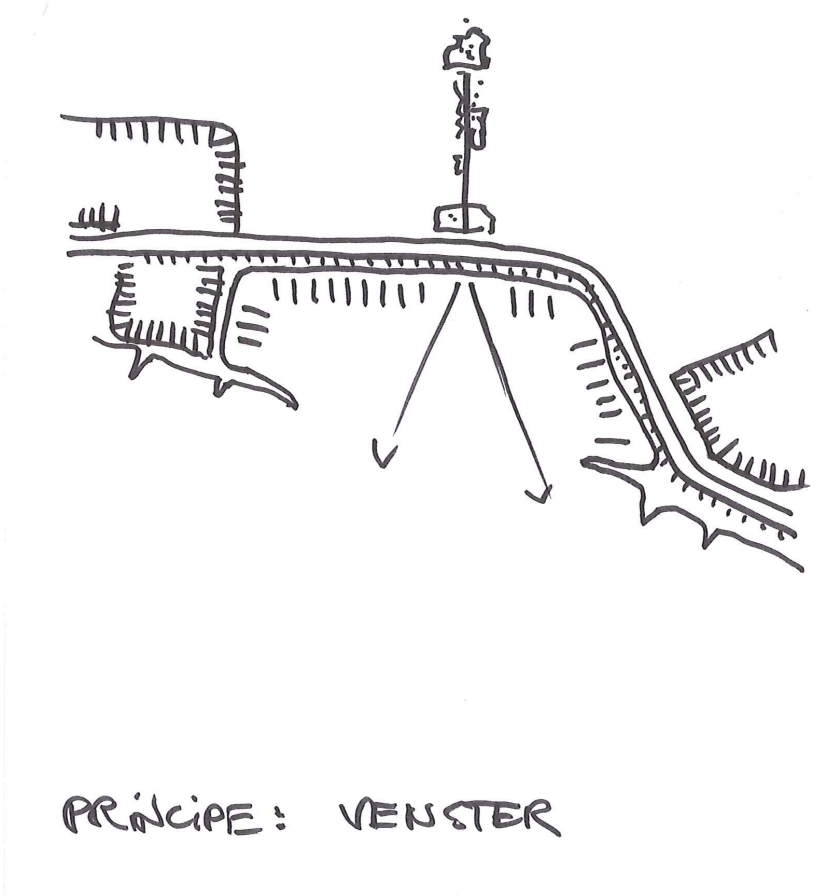
TROUBADOUR
MOONRAKER

4 Ontwerpverkenning

4.1 Houtskoolschetsen, op zoek naar inpassing met ruimtelijke kwaliteit

De onderstaande houtskoolschetsen zijn het resultaat van een interactief ontwerpproces met bureau CSO en bureau Lievense en de opdrachtgever. De schetsen zijn geen ontwerpen maar contouren voor de haven en bedoeld voor de locatieafweging vanuit ruimtelijke kwaliteit. Daarom laten ze de hoeken van het speelveld zien. Per houtskoolschets worden de kansen en bedreigingen en de meekoppelkansen en investeringen voor het gebied genoemd en de ruimtelijke kwaliteit van de overnachtingshaven zelf.

Houtskoolschets Alternatief 1. Beijenwaard, grote haven buitendijks



4.2 Locatie Beijenwaard

Houtskoolschets Alternatief 1. Beijenwaard, grote haven buitendijks

Dit alternatief transformeert de gehele uiterwaard tot overnachtingshaven . De contour wordt bepaald door de bestaande dijk. De bestaande ruimtelijk structuren, van het buitendijks gebied gaan geheel verloren, waaronder de relicten van de cultuurhistorische waardevolle Ameidsedam, de bestaande woning en erf met opstallen en de bestaande strang.

De vorm en plek van de haven buitendijks is logisch, het binnendijkse gebied wordt met rust gelaten. Het contrast tussen binnendijks en buitendijks wordt sterk vergroot. Het buitendijksgebied is direct onderdeel van de wereld van de rivier, “een dynamisch werkgebied”. De winterdijk moet aangepast, een damwand zal noodzakelijk zijn. De beleving van de dijk verandert hierdoor , het karakter van een groene, brede dijk wordt onderbroken ter plekke van de overnachtingshaven. Het profiel wijzigt van een continue groen talud naar een damwand, dat is een verlies van kwaliteit. Er blijft een visuele relatie bestaan tussen de bebouwing langs de binnendijkse Ameidsedam en de Bovenrijn. De invaaropening vormt een venster op de rivier. Het Pieterpad blijft gelijk maar de wandelaar krijgt een ander zicht op de rivier.

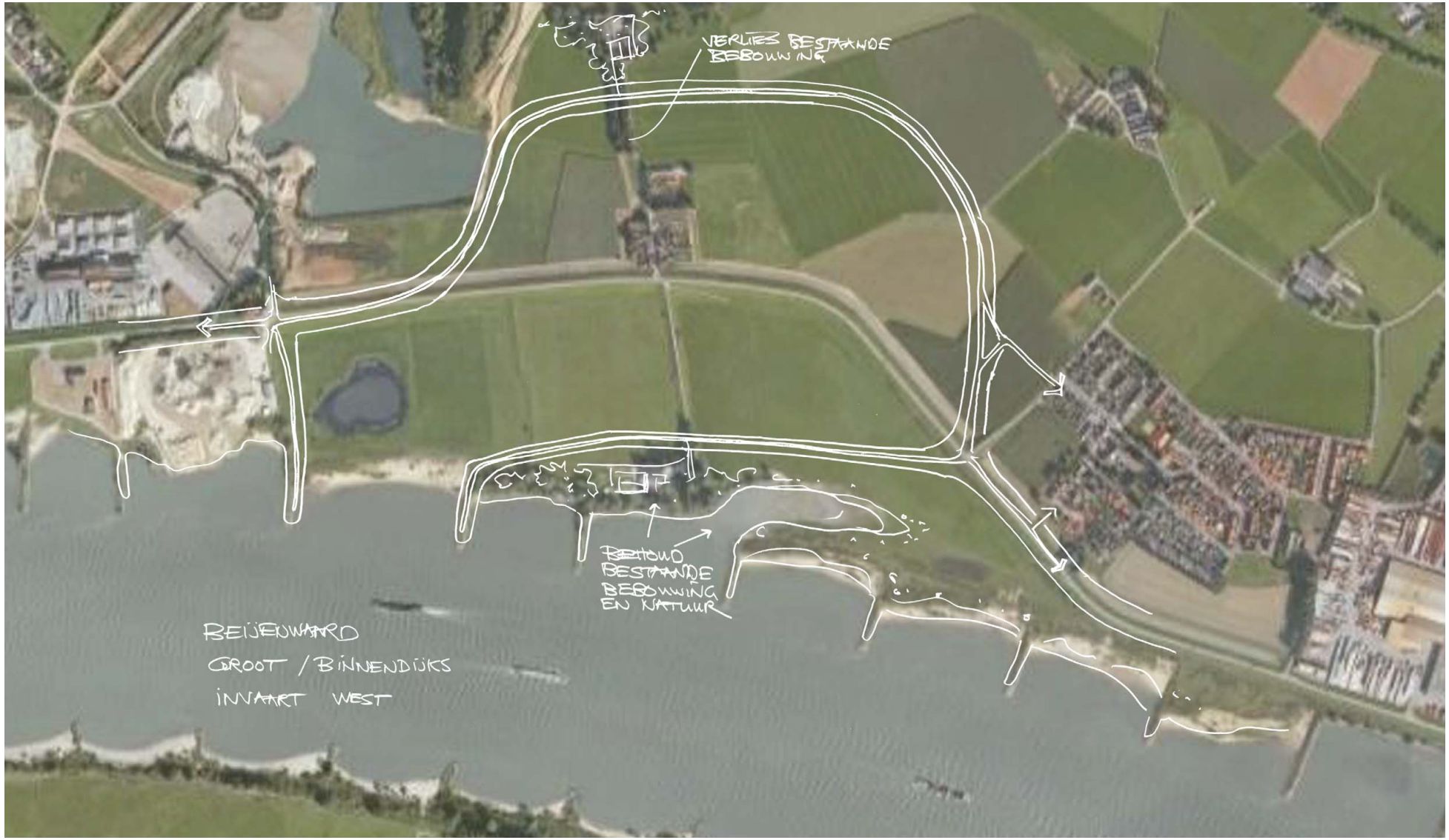
Door aanleg van dit alternatief komt het dorp Spijk direct aan de haven te liggen. De dynamische wereld van de haven geeft steeds een ander beeld. Een verbinding vanaf de oude entree van het dorp met de haven geeft een kans om een openbare plek aan de rivier te maken. De schaal van de haven staat echter niet in verhouding tot het dorp. En het dorp verliest een aantrekkelijk zacht groen buitendijks gebied. Het dorp wordt meer een woonenclave tussen industriële rivierfronten (steenfabriek, haven).

Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

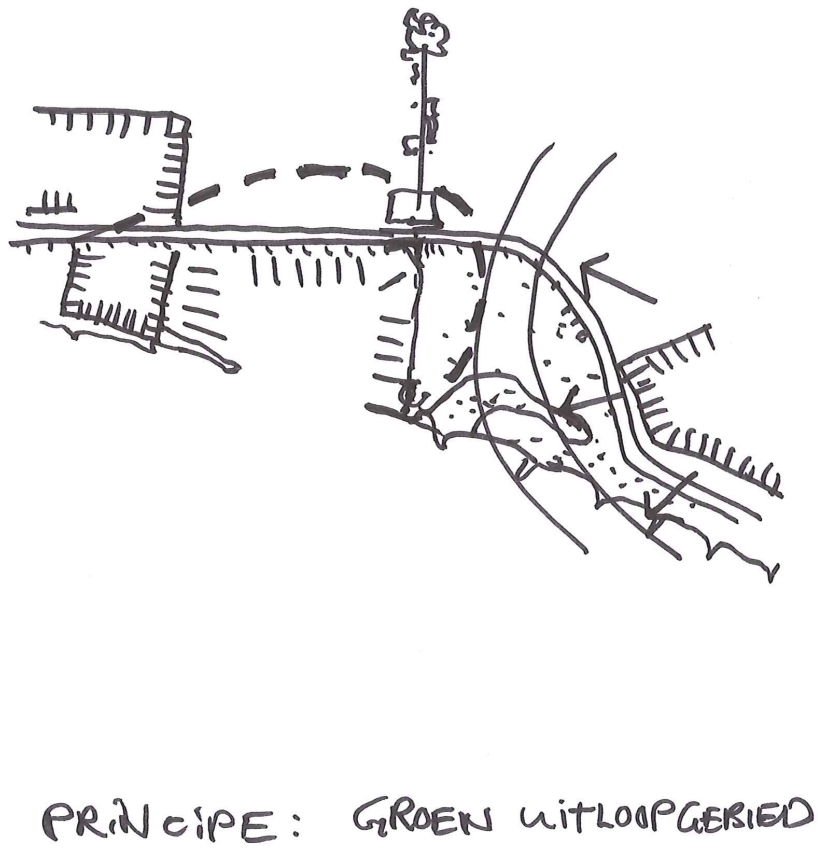
Vergroting en verbetering van de loswal	€1 miljoen/ €2 miljoen
Openbare plek voor Spijk aan de rivier	€136.000,-/ €272.000,-
Verbetering van de dijkweg over de lengte van de haven	€2,3 miljoen/ €3 miljoen

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning buitendijks	€ 1.420.000,-/ € 4.250.000,-



Houtskoolschets Alternatief 2. Beijenwaard grote haven binnendijks



Houtskoolschets Alternatief 2. Beijenwaard grote haven binnendijks

Alternatief 2 gaat uit van een verlegging van de winterdijk zover naar binnen als nodig voor een voldoende ruime havenkom. De westgrens wordt bepaald door het bedrijventerrein, de zuidgrens houdt rekening met de aanwezige rivierstrang en het erf. Met de komst van de haven gaat het grootste deel van de uiterwaard met zijn structuren verloren. Wel kan aan de rivierzijde de bestaande woning en de rivierstrang behouden blijven. Zo blijft er deels een continuïteit bewaard tussen dorp en rivieroever wat ook het schaalverschil tussen dorp en haven verzacht. Wel gaat de oorspronkelijke en cultuurhistorisch waardevolle relatie van de Ameidsedam binnendijks-buitendijks verloren. Deze oude lijn inclusief bebouwing verdwijnt binnen de locatie.

De relatie tussen dijk en het dorp Spijk wijzigt. De route tussen het dorp en Lobith wordt langer, en de haven vormt hierin als het ware een onlogisch obstakel. De dijkverlegging biedt de gelegenheid om het (weg)profiel van de Spijksedijk te verbeteren voor vrachtverkeer ter plekke van de haven, met een vrijliggend fietspad en een nieuwe entree van Spijk.

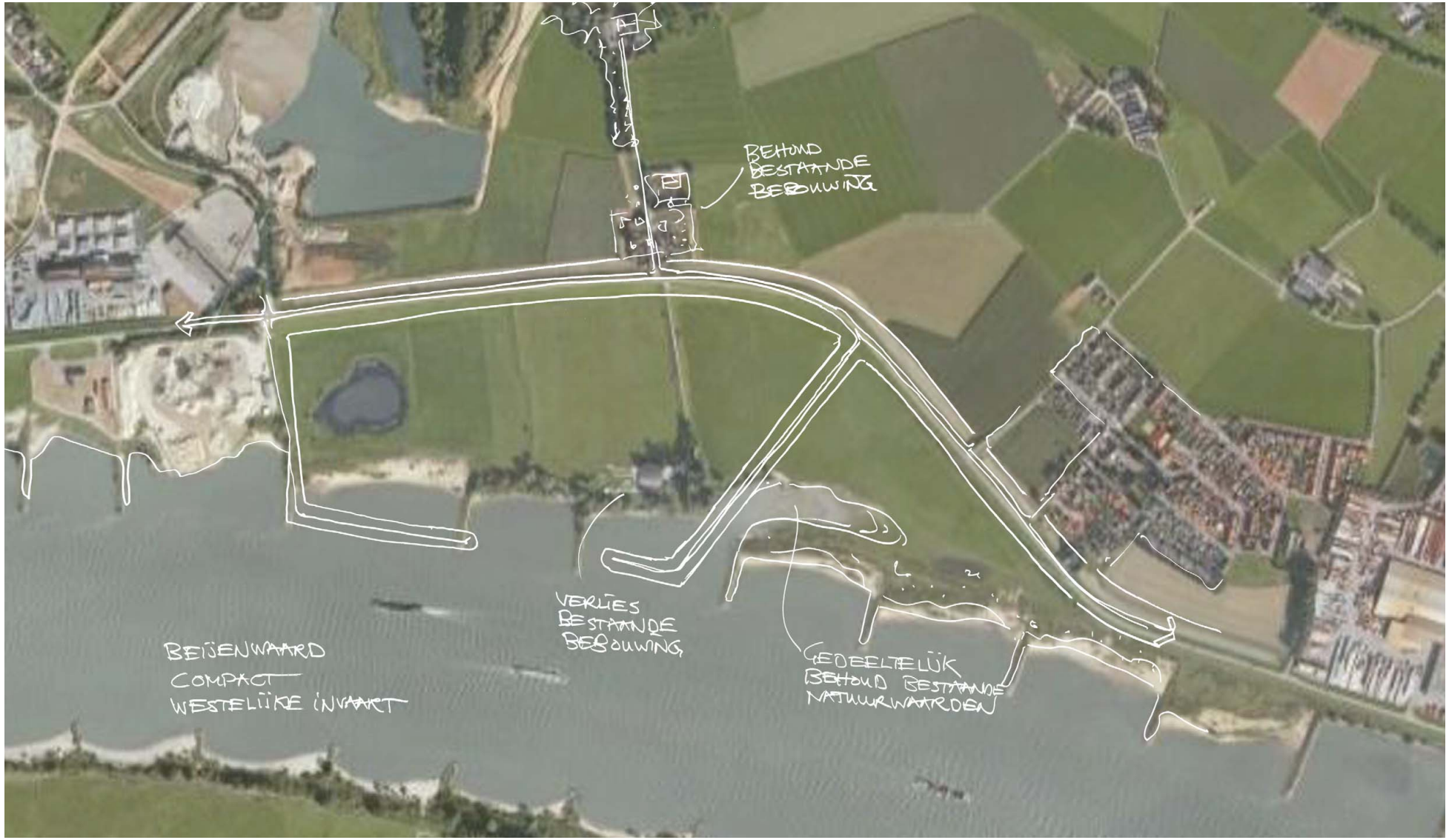
Het Pieterpad valt samen met de dijk en krijgt dus een ander verloop, ook krijgt de wandelaar een ander zicht op de rivier. Ter plekke van de haven is de rivier en het zicht op de schepen even heel dichtbij.

Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

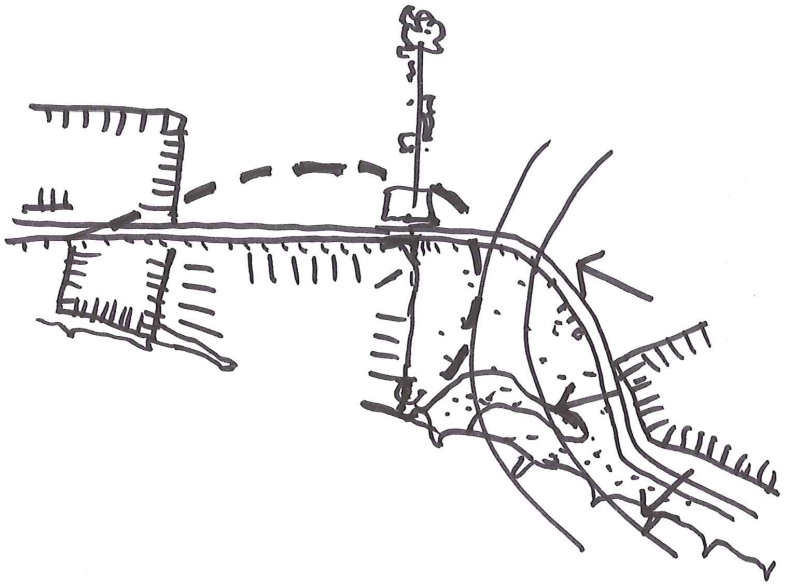
Vergroting en verbetering van de loswal	€1 miljoen/ € 2 miljoen
Verbetering van de dijkweg over de lengte van de haven	€ 2,9 miljoen/ € 3,9 miljoen
Nieuwe entree voor Spijk	€ 300.000,-

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning binnen en buitendijks	€ 3.150.000,-/ € 9.500.000,-



Houtskoolschets Alternatief 3. Beijenwaard kleine haven buitendijks



PRINCIPE: GROEN UITLOOPGEBIED

Houtskoolschets Alternatief 3. Beijenwaard kleine haven buitendijks

In dit alternatief wordt het profiel van de dijk maar ten dele onderbroken. Een kleiner deel van de dijk krijgt een damwand aan de buitendijkse zijde in plaats van het brede groene talud. De grenzen worden bepaald door het bedrijventerrein in het westen en door de dijk. De oostelijke grens probeert zoveel mogelijk uiterwaard te sparen. Het westelijke deel van de uiterwaard gaat verloren als groen gebied, maar het oostelijke deel met natuurwaarden (strang) en buitendijks gebied nabij het dorp blijft behouden. Het dorp Spijk houdt daarmee een groene zone en (ook gevoelsmatig) afstand tot de haven. De haven is nu duidelijk onderdeel bedrijventerrein Spijk, ook in maat en schaal.

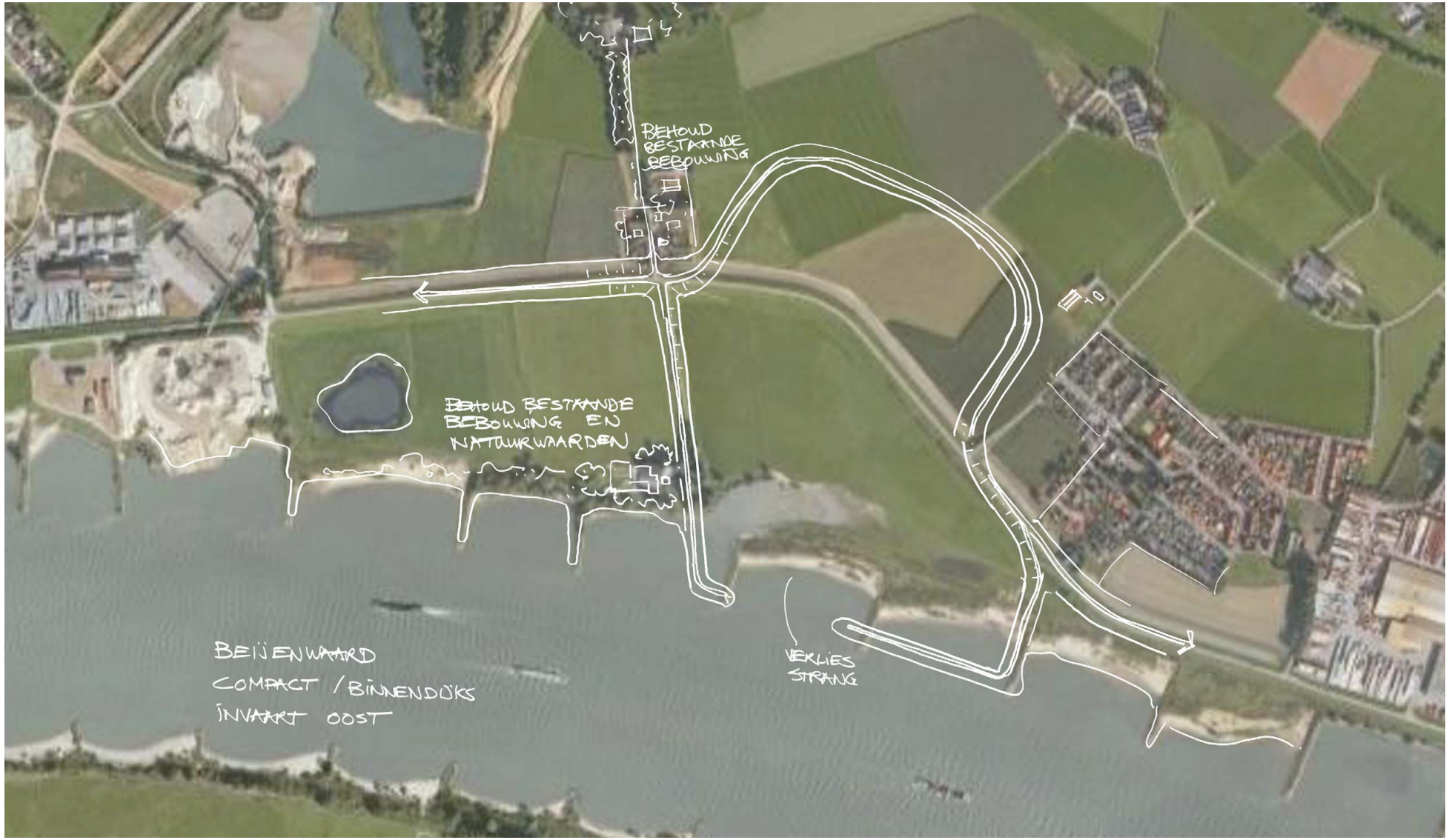
De binnendijkse structuur van Ameidsedam blijft voor een groot deel herkenbaar als lijnelement maar verliest de relatie met het buitendijkse. De structuur stopt bij de dijk. Het Pieterpad blijft gelijk maar de wandelaar krijgt een ander zicht op de rivier. Ter plekke van de haven is de rivier en het zicht op de schepen even heel dichtbij.

Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

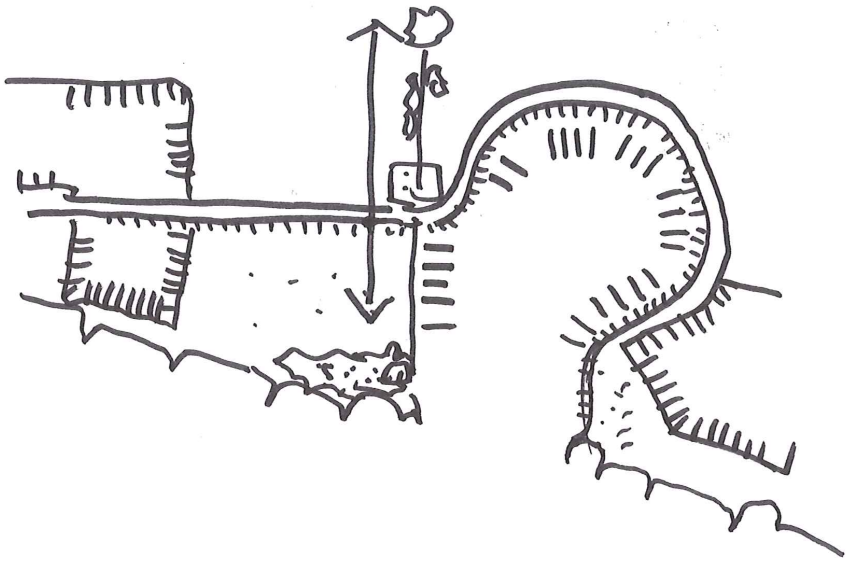
Vergroting en verbetering van de loswal	€1 miljoen/ € 2 miljoen

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning binnen en buitendijks	€ 1.125.000,-/ € 3.380.000,-



Houtskoolschets Alternatief 4. Beijenwaard kleine haven binnendijks



PRINCIPE: SPIJKSEHAVEN

Houtskoolschets Alternatief 4. Beijenwaard kleine haven binnendijks

In dit alternatief wordt het oostelijke deel van de uiterwaard haven en verdwijnt dit deel als groene ruimte aan de rivier. De logica van de contour houdt aan de westzijde rekening met behoud Ameidsedam en gaat zover binnendijks als nodig voor de havenkom. De oostzijde wordt bepaald door de dijk bij Spijk. De dijk dient te worden verlegd voor de nieuwe havenkom. Hierdoor wordt het dorp Spijk opgesloten tussen haven en industrie. Ook het nu vanzelfsprekende tracé van de dijk wordt bochtig en langer. De havenkom heeft een onlogische vorm ten opzichte van de structuur van het landschap. De bochten in de dijk moeten immers voldoende ruim zijn voor verkeer. Het oude lint van Ameidsedam krijgt een gekke oriëntatie ten opzichte van de dijk maar kan wel als structuur inclusief de bebouwing behouden blijven. De haven vormt een obstakel in de route tussen Spijk en Lobith, de route wordt langer. Het westelijk deel van de uiterwaard blijft behouden maar vormt een rest strook tussen twee meer industriële gebieden.

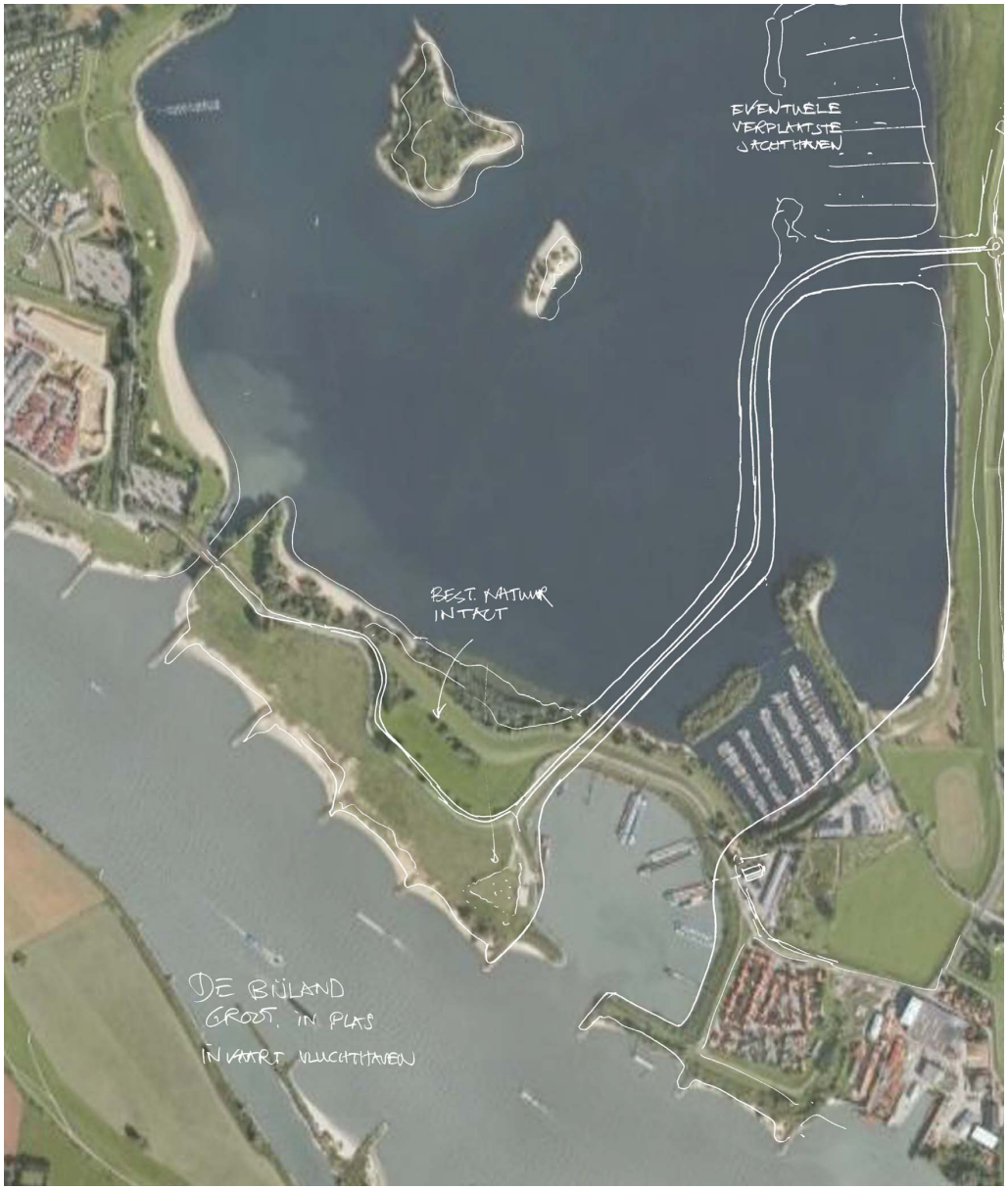
De dijkverlegging biedt de gelegenheid om het (weg)profiel van de Spijksedijk te verbeteren voor vrachtverkeer, met een vrij liggend fietspad. Het Pieterpad valt samen met de dijk en krijgt dus een ander verloop, ook krijgt de wandelaar zicht op schepen in de haven.

Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

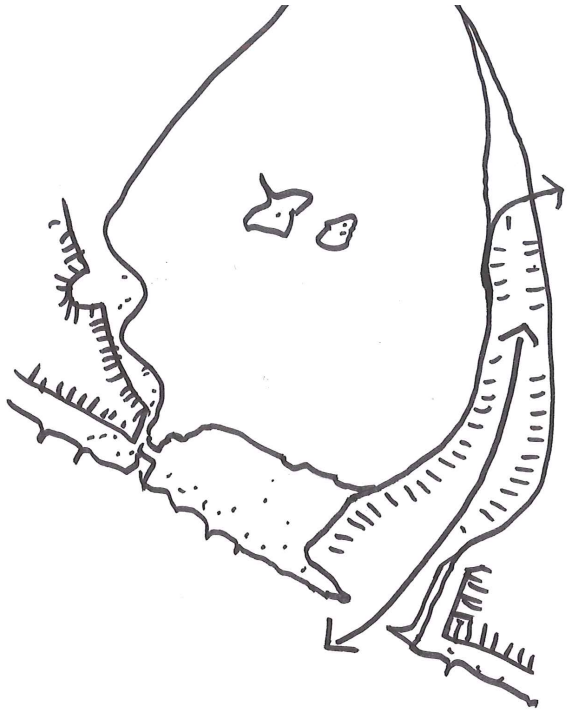
Verbetering van de wegprofiel bij de dijkomlegging	€ 2 miljoen/ € 2,7 miljoen

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning	€ 1.900.000,-/ € 5.750.000,-



Houtskoolschets Alternatief 5. Bijland grote haven in plas



PRINCIPE : CONTINUITEIT RESTGEUL

Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

Vernieuwing Bijland als recreatieplas incl. nieuwe stranden	
alleen zand	€ 60.000,-/ € 720.000,-
Evt. verplaatsen en vergroten van de jachthaven	?
Archeologische vondsten	?

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstoffenwinning	€ 160.000,-/ € 490.000,-

4.3 Locatie De Bijland

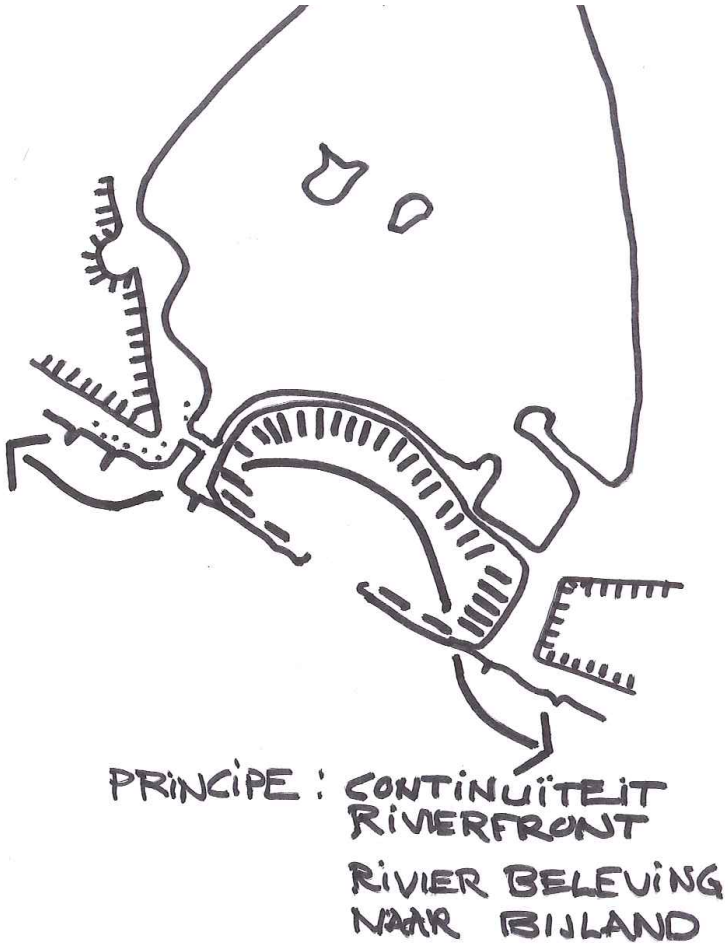
Houtskoolschets Alternatief 5. Bijland grote haven in plas

Alternatief 5 maakt gebruik van de bestaande invaaropening en havenkom van de huidige overnachtingshaven. De huidige jachthaven kan worden verplaatst naar een andere locatie in de Bijland, bijvoorbeeld aan de noordoostzijde van de plas, dichter bij Lobith of uitgekocht. Er ontstaat zo een havenzone aan de oostelijke rand van de Bijlandplas. De oostrand wordt bepaald door de dijk, de westrand wordt bepaald door de benodigde breedte van de haven en door een lijn aan te houden die de vorm van de restgeul weerspiegelt. De huidige snelvaarzone moet worden verplaatst. De plas wordt kleiner, maar de ruimtelijke structuur van de plas blijft intact.

De haven in dit alternatief is langgerekt en vereist een omlegging van de route Steenfabriek/camping – Lobith. De weg kan vanzelfsprekend aansluiten op het regionale verkeersnetwerk via de bestaande N811. Hierdoor zal Tuindorp worden verlost van passerend zwaar vrachtverkeer. Wel wordt de ruimtelijke relatie tussen Tolkamer en de Bijland afgesneden en fungeert de haven als barrière.

De bestaande natuurwaarden en landschappelijke waarden van het Helikopterveld, Tolkamerdijk, begraafplaats, overlaat en zandige rivieroevers blijven behouden. Dit is uitgangspunt bij de keuze voor de invaart. Er is een synergie kans met recreatie wanneer nieuwe stranden kunnen worden aangelegd langs de rand van de nieuwe haven. De haven vormt een nieuwe en levendige rand aan de plas.

Houtskoolschets Alternatief 6. Bijland grote haven op land



Houtskoolschets Alternatief 6. Bijland grote haven op land

In alternatief 6 wordt een grote haven aangelegd op de plaats van de huidige landtong. De westzijde wordt bepaald door de bochtstraal van de weg in combinatie met de locatie van de huidige brug. De noordzijde wordt bepaald door de breedte van de havenkom, maar getracht is zoveel mogelijk de contour van de landtong te benaderen. De bestaande vluchthaven wordt integraal onderdeel van de nieuwe haven, maar de invaaropening kan op een andere plek. De huidige waarden van de landschappelijke structuur (hoge zandige rivieroever, oude dijken, overlaat, begraafplaats, natuurwaarden) gaan geheel verloren.

De weg tussen steenfabriek/camping en Tolkamer wordt verlegd en kan een vloeiender tracé krijgen wat gunstig is voor het verkeer, maar in het functioneren van de route verandert niets.

De Bijland plas verliest nauwelijks oppervlakte. Wel oogt de Bijlandplas als geheel groter in de beleving vanaf de weg. De dijk is een mooie route tussen plas en haven, de wereld van het werken en de wereld van recreatie op het water. Deze route op de dijk is onderdeel van het Pieterpad. Er blijft een vanzelfsprekende relatie tussen Tolkamer en de Bijland. De overnachtingshaven past bij de schaal en maat van de rivier en de plas. De jachthaven in de Bijland kan op zijn huidige locatie behouden blijven. Het beeld van havens rondom Tolkamer wordt versterkt. Er is een synergie kans wanneer nieuwe stranden kunnen worden aangelegd langs de rand van de nieuwe haven.

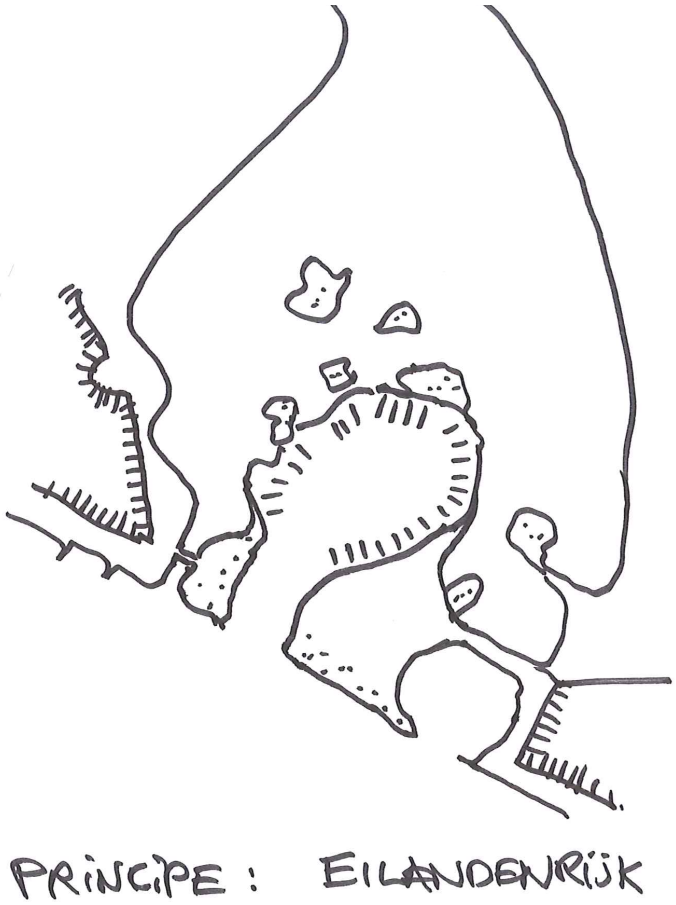
Meekoppelkansen (inschatting van de kosten)

Vernieuwing Bijland als recreatieplas incl. nieuwe stranden	
alleen zand	€ 60.000,-/ € 720.000,-
Archeologische vondsten	?

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstoffenwinning	€ 1.850.000,-/ € 5.600.000,-

Houtskoolschets Alternatief 7. Bijland kleine haven in plas



Investering (inschatting van opbrengsten)

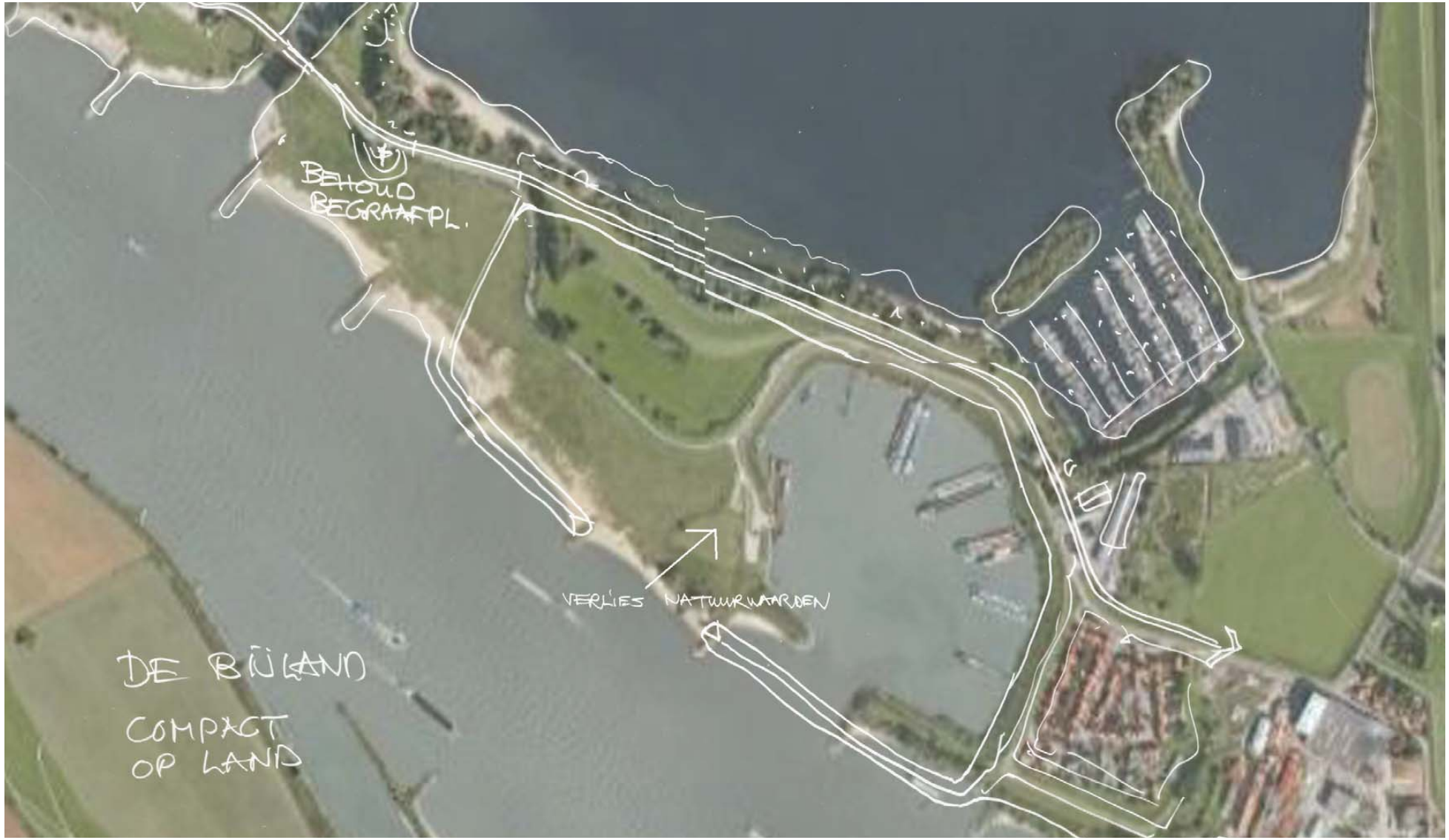
Delfstoffenwinning	€ 260.000,-/ € 780.000,-

Houtskoolschets Alternatief 7. Bijland kleine haven in plas

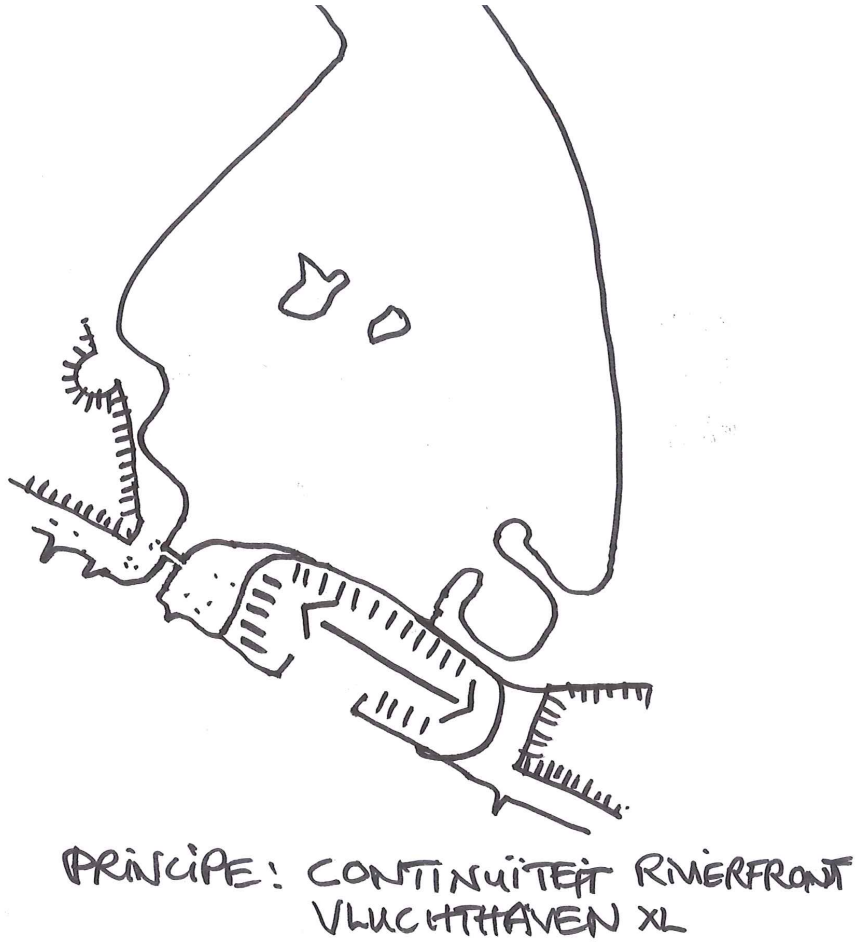
Alternatief 7 gaat uit van een kleine haven in het zuiden van de Bijlandplas. de vorm is bepaald door een min of meer vloeiende vorm te kiezen die nog ruimte overlaat tussen kade en eilanden. De haven soupeert een substantieel oppervlak van de Bijlandplas en vormt een wezensvreemd deel binnen de plas. De invaaropening ligt ter hoogte van de huidige overlaat. Hiermee kan een deel van de natuurwaarden worden ontzien (Helikopterveld en Tolkamerdijk). Misschien is het mogelijk om de begraafplaats te behouden. De Vluchthaven blijft intact, wat bevreemdend is; waarom zijn ze niet gecombineerd?

De ontsluitingsweg steenfabriek/camping (inclusief Pieterpad en fietspad) wordt verlegd en deze krijgt een merkwaardige bocht. De weg wordt daarmee langer en de haven zal als obstakel worden ervaren.

In dit alternatief verdwijnt de open ruimtelijke structuur van de Bijlandplas en ontstaan in feite twee segmenten: die tussen eilandjes en camping en die van de noordoostelijke plas. Er ontstaat een verwarrende landschappelijke situatie met verschillende invaaropeningen gezien vanaf de rivier. De relatie jachthaven en de recreatieve toegang tot de Bijlandplas wordt sterk gehinderd door de instekende haven.



Houtskoolschets Alternatief 8. Bijland kleine haven op land



Meekoppelkans (inschatting van de kosten)

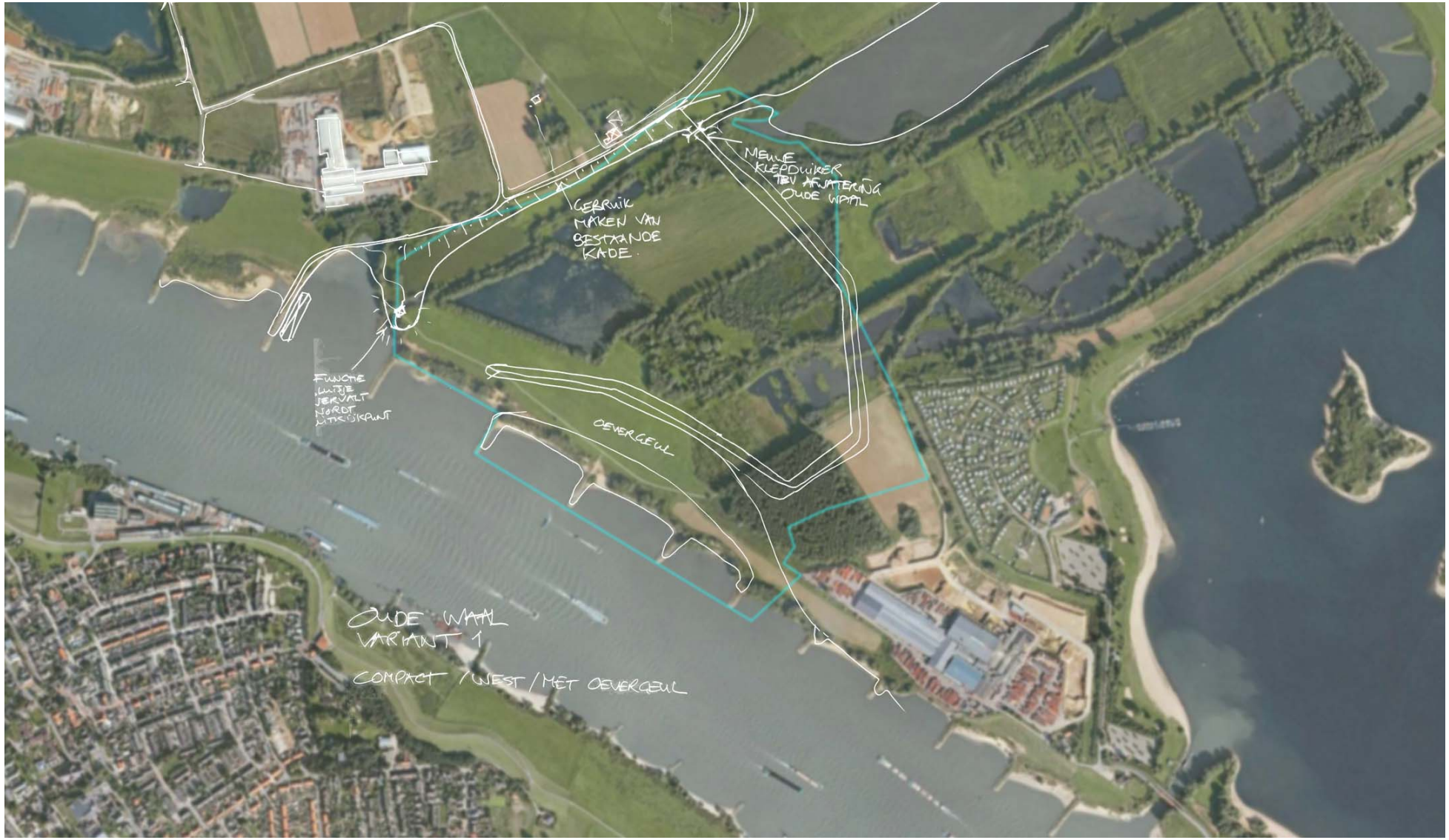
Verbetering route	€1,5 miljoen / € 2 miljoen

Investering (inschatting van opbrengsten)

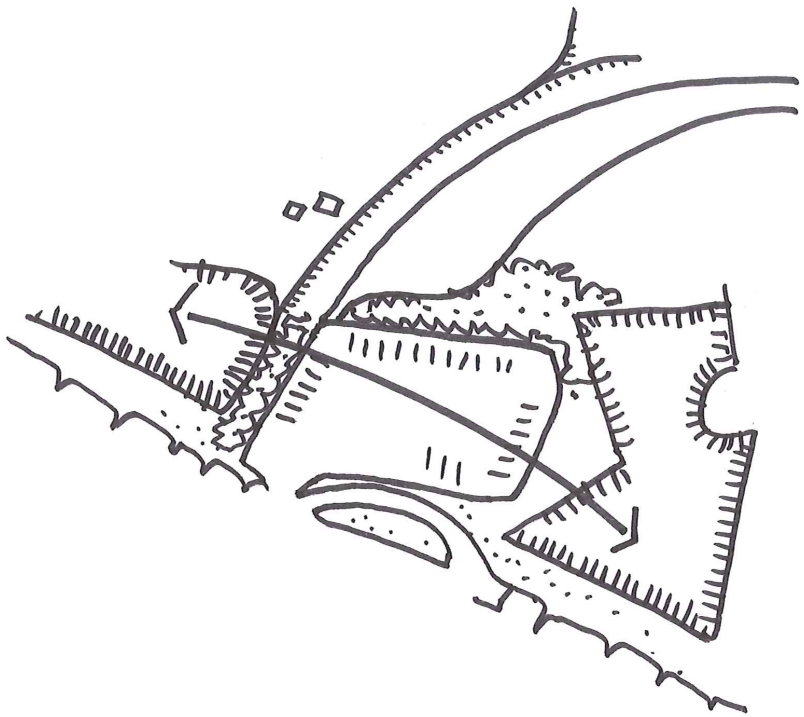
Delfstofwinning	€ 1.850.000,-/ € 5.600.000,-

Houtskoolschets Alternatief 8. Bijland kleine haven op land

Alternatief 8 is in feite een vergroting van de huidige overnachtingshaven naar het westen, zover als nodig. De westgrens wordt bepaald door de bestaande rivieroverlaat. Hierdoor word een groot deel van de landtong weggegraven. Natuurwaarden van Helikopterveld en Tolkamerdijk gaan verloren, de begraafplaats en overlaat kunnen worden behouden. Ook de huidige jachthaven blijft bestaan. In dit alternatief blijft de Bijlandplas geheel intact er wordt geen oppervlakte plas ingeruild voor haven. De ontsluitingsweg wordt gedeeltelijk aangepast op de contour van de nieuwe haven. Een deel van deze weg loopt over de dijk tussen plas en haven, wat een prachtig zicht biedt aan beide zijde. Tevens biedt dit kansen om de route voor vrachtverkeer, fietsers en wandelaars te verbeteren. De relatie tussen Tolkamer en de Bijland blijft bestaan. Het geheel heeft een logische configuratie passend bij de bestaande situatie.



Houtskoolschets Alternatief 9 Locatie met Oevergeul



PRINCIPE : CONTINUÏTEIT RIVIERFRONT

Meekoppelkans (inschatting van de kosten)

Integrale uitvoering oevergeul en haven	?

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning	€ 1.450.000,-/ € 4.400.000,-

4.4 Locatie Oude Waal

Houtskoolschets Alternatief 9 Locatie met Oevergeul

In dit alternatief is afgraving van de uiterwaard noodzakelijk voor de aanleg van de haven.

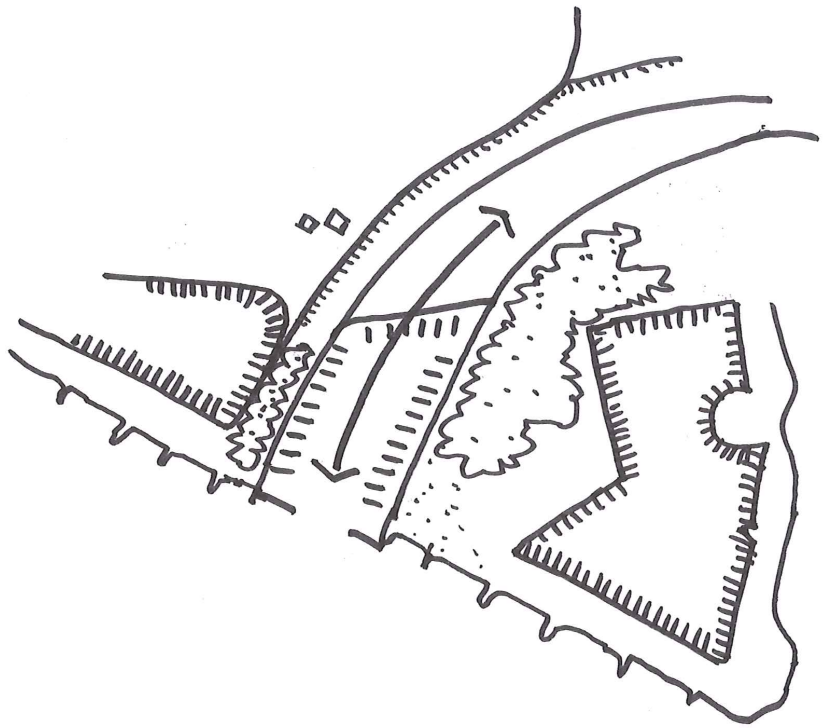
De noordelijke begrenzing wordt bepaald door de grens van het stroomgebied van de hoogwatergeul van de Lobbersche Waard. De overnachtingshaven vormt een blokkade in deze stroom en bovendien is stroming binnen de havenkom niet wenselijk. De combinatie is functioneel ongewenst.

De oostelijke begrenzing van de locatie houdt zoveel mogelijk afstand tot de bestaande camping en de steenfabriek. De ruimte die vrij wordt gehouden kan worden ingezet voor een groene rand passend bij het kleinschalige en laag dynamische landschap van de uiterwaarden en kleiputten.

De functie van de bestaande sluis vervalt door de aanleg van de overnachtingshaven. Een nieuwe verbinding tussen de restgeul van de Oude Waal en de haven is noodzakelijk om doorstroom mogelijk te maken. De oude dijk de Kijfwaard kan intact worden gelaten en vormt een logische grens aan de westzijde van de haven. De woningen aan de Kijfwaard (Vliegerswaard) komen aan de haven te liggen ipv een groennatuurgebied. In de kom bij de oude sluis kan een uitzichtpunt worden gemaakt. Een spannende plek waar de oevergeul, de rivier en de haven zichtbaar zijn. Binnen deze kom is ruimte voor een loswal voor de steenfabriek, dit past bij de meer industriële sfeer van de fabrieken en de overnachtingshaven. De steenfabrieken moeten hoogwater bereikbaar blijven, de infrastructuur voor de haven kan hier op aan sluiten.

Vanaf de rivier komt de haven achter een groen eiland van de oevergeul te liggen. De haven ligt hierdoor op een rustige plek maar direct zichtbaar. Vanaf de overzijde en vanaf het Pieterpad vormt de haven door dit groene eiland geen grote verstoring van de beleving van het landschap. Hier komt het hoogdynamische landschap van de oevergeul samen met het laagdynamische landschap van de uiterwaarden.

Houtskoolschets Alternatief 10 Locatie zonder Oevergeul



PRINCIPE: CONTINUÏTEIT RESTGEUL

Investering (inschatting van opbrengsten)

Delfstofwinning	€ 2.150.000,-/ € 6.450.000,-

Houtskoolschets Alternatief 10 Locatie zonder Oevergeul

Voor dit alternatief is afgraving van de uiterwaard noodzakelijk voor de aanleg van de haven. Het project Oevergeul past niet bij de aanleg van deze haven. Noordelijke begrenzing van de locatie wordt bepaald door de grens van het stroomgebied van de hoogwatergeul van de Lobbersche Waard. De overnachtingshaven vormt een blokkade in deze stroom en bovendien is stroming binnen de havenkom ongewenst. De combinatie is functioneel ongewenst. De grens loopt door tot aan de rand van de camping. Langs de rand van deze camping ligt een openbaar pad. Daar kan op aangesloten worden. De camping is intact gebleven. De invaart van de haven ligt zover mogelijk naar het oosten om zoveel als mogelijk afstand tot de splitsing van de rivieren te houden. De oostelijke begrenzing ligt tegen de begrenzing van de beoogde uitbreiding van de steenfabriek aan.

De haven ligt direct aan de rivier. De zichtbaarheid vanaf de rivier is daarmee groot. Dit betekent wel iets voor de aanlanding van de veerpont en het Pieterpad. Beide moeten worden verlegd. De functie van de oude sluis vervalt. Een nieuwe verbinding tussen de haven en de restgeul van de Oude Waal moet worden aangelegd.

De oude dijk de Kijfwaard/Vliegerswaard kan in tact worden gelaten en vormt een logische grens aan de westzijde van de haven. De woningen aan de Kijfwaard (Vliegerswaard) komen aan de haven te liggen ipv een groen natuurgebied. De maat en schaal van de haven geven het gebied een industrieel karakter. Dit past bij beide steenfabrieken maar er is geen relatie met het achterliggende gebied.

5 Aanbevelingen voor vervolgtraject, uitwerking MIRT 3 fase

Na de locatieafweging volgt de locatiekeuze MIRT 2. Vervolgens zal de overnachtingshaven verder worden uitgewerkt in een ontwerp en projectmer, de MIRT 3 fase. De aanbevelingen per locatie zijn bedoeld voor deze vervolgfase.

Beijenwaard

Het realiseren van een overnachtingshaven in locatie de Beijenwaard biedt mogelijk een aantal kansen voor het gebied.

> De haven kan een meer levendige plek aan de rivier betekenen voor het dorp Spijk. Ook wordt het mogelijk om een combinatie te maken met een laad- en loswal. Daarmee kan het bedrijventerrein Spijksedijk veel meer dan nu een watergebonden bedrijventerrein zijn. Een verbetering van de weg op en onderaan de Spijksedijk biedt kansen voor alle soorten van verkeer. De overnachtingshaven ligt dicht bij de bebouwde kom, dat is aantrekkelijk vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. (veilig gevoel bij schippers).

> Of de komst van een overlaat een kans is of bedreiging moet nader worden onderzocht.

> Voor Spijk kan een haven ook een bedreiging worden. Het dorp wordt door de dijkverlegging meer geïsoleerd door een langere toegangsweg over een nieuwe Spijksedijk. Bestaande woningen moeten worden geamoveerd en natuurwaarden gaan verloren.

> Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit verdient het aanbeveling om te streven naar een kleine haven waarbij de landschappelijke en archeologische waarden (binnendijks) worden gespaard en waar Spijk een divers en levendig waterfront krijgt.

Bijland

Het realiseren van een overnachtingshaven in locatie de Bijland biedt mogelijk een aantal kansen voor het gebied.

> Door een haven kan een extra impuls worden gegeven aan de ontwikkeling van het recreatiegebied. De aanleg van nieuwe oevers, aanlegplaatsen en strandjes kunnen een meerwaarde bieden.

> Met de komst van een haven moet bij alle alternatieven de Bijlandse weg voor een deel worden verplaatst. Dat biedt kansen voor een betere profilering van de weg, een scheiding van fiets- en wandelroutes ten opzichte van het drukke vrachtverkeer. Bij het alternatief met uitbreiding van de huidige overnachtingshaven in de plas (groot of klein) kan ook een betere aansluiting op het regionale wegennet worden gerealiseerd, met een zekerder en soepeler verbinding richting de A12. Dat geeft ook verkeerskundige mogelijkheden in Tolkamer.

> De archeologie en cultuurhistorie van het gebied is behoorlijk op de schop genomen door rivier en delfstoffenwinning. Het gebied is echter door de geschiedenis wel een interessante vindplaats voor bijvoorbeeld de resten van het verdronken dorp Herwen. De aanleg van een haven biedt kansen op het opgraven en ex situ bewaren van archeologische vondsten.

> Er zijn ook bedreigingen. De komst van een haven kan grote inbreuk maken op de aantrekkelijkheid van de plas de Bijland. In sommige varianten wordt de plas een stuk kleiner of raakt gesegmenteerd. Ook wordt de huidige relatie tussen Tolkamer en de recreatieplas verzwakt; er komt een haven tussen. Door de haven zal de afstand tussen Tolkamer en restaurant/camping/ steenfabriek waarschijnlijk langer worden. En tenslotte zullen de bijzondere natuurwaarden in veel varianten op deze zoeklocatie verdwijnen. Mogelijk andere bedreiging is de de geïsoleerde ligging van de haven (onveilig gevoel bij schippers),dit is sterk afhankelijk van de positionering.

> Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het zaak om een haven te ontwerpen die de heldere structuur van de grote Bijlandsewaard, de maat en schaal van de plas en zijn recreatiemogelijkheden intact laat en zo mogelijk versterkt.

Oude Waal

Het realiseren van een overnachtingshaven in locatie Oude Waal biedt mogelijk een aantal kansen voor het gebied.

> Bij een compacte haven is een combinatie ruimtelijk mogelijk met de aanleg van de Oevergeul (KRW). Bij een grote haven is dit niet mogelijk.

> Met de haven kan wellicht een combinatie worden gemaakt met de ontwikkeling van de naastgelegen steenfabrieken. Behalve de winning van delfstoffen bij de aanleg, zijn een uitgekiende toegangsweg of een loswal kansen voor de bedrijven.

> De haven kan, mits deze niet al te groot is, de landschappelijke structuur van de restgeul Oude Waal versterken. De plannen voor zandwin in de Bijlandsewaard kunnen hieraan bijdragen. Door de haven in het verlengde te positioneren wordt de Oude Waal als het ware doorgezet tot aan het Bijlandskanaal.

> Met de aanleg van een haven is een nieuwe inpassing van de aanlanding van het veerpontje en de inpassing van het Pieterpad uitgangspunt.

> Mogelijke bedreigingen zijn de geïsoleerde ligging van de haven (onveilig gevoel bij schippers, ontoegankelijkheid bij hoogwateren een niet vanzelfsprekende toegangsweg, mogelijke derving van woongenot bij Vliegerswaard en aantrekkelijkheid van het gebied voor recreanten.

> Vanuit ruimtelijke kwaliteit zal een variant die wordt gecombineerd een groen aanzicht hoger scoren. De ontwerpuitdaging bestaat uit het zoeken naar een compacte haven die aansluit op de aanwezige historische landschapsstructuur al dan niet gecombineerd met de oevergeul en de zandwinning in de Bijlandsewaard.

Gebruikte bronnen

> Archeologische beleidskaart gemeente Rijnwaarden, 25-01-2012
> Commissie mer, Overnachtingshaven Lobith, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 21 februari 2013, rapportnummer 2737-30
> CSO, Archeologische en cultuurhistorische inventarisatie: bureauonderzoek, versie aug. 2013
> CSO, uitgangspuntennotitie overnachtingshaven Lobith, 13m3011-003, 2 juli 2013
> DLG, Samengestelde kaart Inrichtingsplannen Rijnwaardensche Uiterwaarden, situatie april 2012
> Folder 'Wat gaat er gebeuren in de Lobberdensche Waard?', Samenwerking Lobberdensche Waard, 2011?
> Gemeente Rijnwaarden, Bestemmingsplannen Lobith, Tolkamer, Buitengebied, Spijk
> Nieuwsbrief Rijnwaardense Uiterwaarden, nr. 2 , juni 2013
> Provincie Gelderland, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, overnachtingshaven Lobith, november 2012
> Provincie Gelderland, ontwerp omgevingsvisie, digitale versie aug 2013
> Stichting Recreatie en Toerisme Rijnwaarden, 't Gelders Eiland verhaalt, gids met 5 wandelingen, 2013

Colofon

Documentnummer: 13M3011-047

Deze rapportage is opgesteld door BVR adviseurs ism. CSO Lievense en samenwerkingsverband Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en gemeente Rijnwaarden.

Team BVR:
Bernadette Janssen
Bart Bomas
Bas Mol

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

© BVR, Rotterdam november 2013

ADVISEURS
RUIMTELIJKE
ONTWIKKELING
VEERHAVEN 7
3016 CJ ROTTERDAM
T +31 (0)10 2251410
F +31 (0)10 2251614
INFO@BVR.NL / WWW.BVR.NL

ABN-AMRO: 62.00.51.361
BTW: NL 802 544 319 B01
KVK ROTTERDAM: 30116885